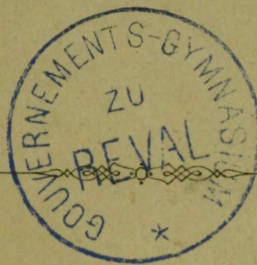


Bericht  
des  
Revaler Börsen-Comités  
über seine im Interesse des  
Handels und der Schifffahrt  
entwickelte Thätigkeit  
in den Jahren  
1886 und 1887.



Reval, 1888.

B e r i c h t  
des  
Revaler Börsen-Comités  
über seine im Interesse des  
Handels und der Schifffahrt  
entwickelte Thätigkeit  
in den Jahren  
1886 und 1887.

---

Als Manuscript für die Mitglieder des Börsen-Vereins gedruckt.

---

Reval.

(Gedruckt in der Buchdruckerei des „Revaler Beobachter“.

1888.

Дозволено цензурою. — Ревель, 13-го Декабря 1888-го года.



# Inhalts-Verzeichniß.

	Seite:
<b>A. Das Börsen-Comité und der Börsen-Verein . . . . .</b>	<b>1</b>
Die Börsen-Usancen . . . . .	3
<b>B. Finanzielle Angelegenheiten des Börsen-Comités:</b>	
Die Subvention seitens der Stadtverwaltung . . . . .	26
<b>C. Hafen- und Schiffahrts-Angelegenheiten:</b>	
1. Der Hafenbau.	
a) Die Schlußabrechnung über den Bau des neuen Bassins . . . . .	33
b) Der weitere Ausbau des Hafens	
aa) Der neue Contract mit dem Bauteuministerium . . . . .	34
bb) Der Bau selbst . . . . .	43
2. Vertiefung des innern Kauffahrteihafens . . . . .	46
3. Der Bau von Speichern und die Anlage von Schienengeleisen beim neuen Bassin . . .	46
4. Lootsenwesen . . . . .	54
5. Die Baumpollenbrände und die Anbringung von Löschvorrichtungen im Hafenrayon. . .	57
6. Die Unsicherheit im Hafenrayon und die Vermehrung der Schutzmannschaft daselbst. . .	59
7. Die Regelung der Waarenabfuhr von den Schiffen . . . . .	60
8. Anlegen der Dampfer im sogen. Kriegshafen . . . . .	60
9. Die Eisungsarbeiten . . . . .	61
<b>D. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen:</b>	
1. Die Verlängerung der Annahmezeit für recommandirte Briefe. . . . .	62
2. Das Revaler Telephonunternehmen . . . . .	62
<b>E. Eisenbahnwesen:</b>	
1. Die directen überseeischen Tarife nach Moskau . . . . .	65
2. Die Getreidetarife . . . . .	72
3. Der Tarif für Holzfournieriße . . . . .	78
4. Die Notirung der Waggonnummer auf den Frachtbriefen und deren Duplicaten . . . .	79
5. Die Einschränkung des Personenverkehrs zwischen Reval und Baltischport . . . . .	83
6. Ermäßigung der Mückfracht für die Tara des Getreides . . . . .	86
7. Verzeichniß derjenigen Güter, welche nur nach besonderen Regeln befördert werden können	86



**F. Zollwesen und Import:**

1. Zolllarifänderungen . . . . .	89
2. Temporäre Regeln für die Ausstellung der Frachtdocumente beim Import zur See . . . . .	89
3. Formalitäten beim Import von Getreidesäcken . . . . .	98
4. Ermäßigung der städtischen Lastengelder für die Tourdampfer . . . . .	100
5. Erleichterung einiger Zollformalitäten für die Tourdampfer . . . . .	103
6. Entlößen der Dampfer an Feiertagen . . . . .	105
7. Vorstellung von Duplicaten der Connoissements an den Zoll . . . . .	105
8. Der Zollartell . . . . .	106

**G. Export:**

1. Beschwerden über ungenaues Getreidewägen in Antwerpen und Rotterdam . . . . .	108
2. Mittel zur Hebung des russischen Flachsexports . . . . .	110
3. Ermäßigung der Lastengelder für die von St. Petersburg zur Completirung ihrer Ladung in Reval anlaufenden Dampfer . . . . .	111
4. Angabe des Gewichts bei dem Export von Holz ins Ausland . . . . .	112
5. Mittel zur Hebung des Exports von russischem Mehl . . . . .	112

**H. Wrafwesen:**

Ermäßigung der Heringswrafgebühren für Reval . . . . .	115
--	-----

**I. Handelsgesetzgebung:**

Besteuerung der fremdstädtischen Kaufleute mit einer Steuer zum Besten der Communen. . . . .	117
--	-----

**K. Unterrichtsweisen:**

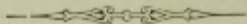
1. Die Baltischporter Seemannsschule . . . . .	122
2. Neues Statut für die Navigationschulen . . . . .	124

**L. Justizweisen:**

Die Errichtung von besonderen Commerzgerichten bei Einführung der Justizreform in den Ostseeprovinzen . . . . .	125
---	-----

**M. Besondere Begebenheiten . . . . . 127****N. Anhang:**

1. Memoire des Börsen-Comités an den Estländischen Cameralhof über den Niedergang des Handels . . . . .	130
2. Vergleichende Zusammenstellung einiger für Reval und Libau gültigen Eisenbahntarife für die Tariffaison 1885/86 . . . . .	134
3. Cassenbericht des Börsen-Comités pro 1886 . . . . .	143
4. Budget " " " 1887 . . . . .	144
5. Cassenbericht " " " 1887 . . . . .	145
6. Budget " " " 1888 . . . . .	146



## A. Das Börsen-Comité und der Börsen-Verein.

**I**n dem Bestande der Glieder des Revaler Börsen-Comités ist im Jahre 1886 keine Veränderung gegen früher eingetreten. Das statutenmäßig in diesem Jahre auscheidende Glied des Comités Herr W. Demin wurde auf der am 27. Februar abgehaltenen General-Versammlung des Börsen-Vereins wiedergewählt. Auf derselben Versammlung wurde an Stelle des ebenfalls auscheidenden Substituten Herrn M. Niesenkampff Herr Erhard Dehio zum Substituten gewählt. Somit setzte sich der Bestand des Börsen-Comités 1886 aus folgenden Herren zusammen, Präses: Herr E. Baron Girard de Soucanton, Vicepräses: Herr Rathsherr C. W. Grünberg, Glieder: Herr Aeltermann Wilh. Mayer, Herr Consul Robt. Koch und Herr W. Demin, Substituten die Herren Th. Hofrichter, C. J. Gahlnbäck und Erhard Dehio. Im Jahre 1887 ist in dem Bestande der Comité-Mitglieder ebenfalls keine Veränderung eingetreten, indem auf der am 24. Februar 1887 abgehaltenen General-Versammlung das der Reihe nach auscheidende Glied Herr E. Baron Girard einstimmig wiedergewählt wurde. Auf derselben General-Versammlung wurden zu Substituten an Stelle der auscheidenden Herren Th. Hofrichter und C. J. Gahlnbäck die Herren Herm. Schmidt und C. J. C. Koch gewählt.

Mitglieder des Börsen-Vereins im Jahre 1886 waren die Herren:

Meno Asmus.

Ernst Bätge,

Ed. Bätge.

Bailey & Leetham (bevollmächtigte Vertreter für Reval die Herren B. Behr und T. W. Batty; die Firma etablierte sich in Reval erst im November 1886).

Wilh. Borchert.

Ad. Brockhausen (Börsenmakler).

J. J. Cederhilm.

Th. Clayhills & Sohn,

E. Baron Girard de Soucanton.

Consumverein ehstländischer Landwirthe (bevollmächtigter Vertreter Herr A. Grüner).

Erhard Dehio.

W. Demin.

Carl Elfenbein.

Alex. Elfenbein.

G. Erdmann (Börsenmakler).

Charles Froese.  
 J. H. Fahrenholz.  
 Esc. Florell (Börsemaakler).  
 Förster, Ruttman & Co. (bevollmächtigte Vertreter für Reval die Herren C. Kohlhaase und D. Stube).  
 Carl F. Gahlnbäck,  
 C. F. Gahlnbäck.  
 C. F. Gahlnbäck.  
 Edm. Gahlnbäck.  
 Grünberg & Co.,  
 C. W. Grünberg.  
 Gerhard & Hen (bevollmächtigter Vertreter für Reval Herr D. Meyerowitz).  
 N. Holmberg Nachfolger,  
 Alf. Braum.  
 Höppener & Co.,  
 Fr. Grünh.  
 C. A. Johansen.  
 Joachim Christn Koch,  
 Robert Koch.  
 Nicolai Koch.  
 Koch & Co.,  
 Carl Zul. Koch.  
 Paul Koch (Börsemaakler).  
 L. Knoop (bevollmächtigte Vertreter für Reval: bis zum April 1886 Herr B. Behr, von da an die Herren W. Kolckmann und L. Trusty. Die hiesige Filiale dieser Firma ging mit dem Ende des Jahres 1886 ein).  
 Knip & Werner,  
 Ad. Werner.  
 J. E. Kuhlmann.  
 C. Landesen & Co.,  
 Th. v. Landesen.  
 Makarow & Luther,  
 Chr. Luther,  
 Georg Graf.  
 Georg Malmros,  
 H. C. C. Malmros.  
 Mayer & Co.,  
 Günther Thure Wilh. Mayer.  
 Wold. Mayers Wwe & Sohn,  
 Richard Mayer.

Wm Müllers Successores & Co.,  
 Th. Hofrichter.  
 Paul Meyer,  
 Gottfr. Müller,  
 Friedr. Müller.  
 B. Morganow & Co. (bevollmächtigter Vertreter in Reval Herr Fr. Groß).  
 Neptun, russ.-baltische Vergungs- und Taucher-Gesellschaft (Betriebs-Director S. Baron Franken).  
 J. Psaff,  
 Chr. Rotermann.  
 Revaler Preßhese-Fabrik (Betriebs-Director Herr Dr. Carl Schedl).  
 Revaler Bank-Comptoir,  
 Georg Scheel.  
 Revaler Spritz-Fabrik (Director A. Baron Rosen).  
 Carl Eberh. Riesenkampff,  
 M. Riesenkampff.  
 C. Siegel.  
 Mart. Chr. Schmidt,  
 Mart. Chr. Schmidt.  
 Aug. Gleich.  
 H. Schmidt & Co.,  
 Herrn. Christ. Schmidt.  
 Carl Theod. Stempel.  
 C. Wohlbrück (bevollmächtigte Vertreter für Reval die Herren L. Johansen und C. Schweiger).  
 B. Whishaw (bevollmächtigter Vertreter für Reval Herr C. R. Cattley).  
 Im Jahre 1887 trat zu obigen Mitgliedern noch hinzu die Firma  
 Oswald J. Cattley (bevollmächtigter Vertreter für Reval Herr Tönnissen).  
 Die Firma Makarow & Luther löste sich im Jahre 1887 auf und es bildeten sich die beiden gesonderten Firmen:  
 A. M. Luther,  
 Chr. Luther.  
 Markel Makarow,  
 Georg Graf.



Im Jahre 1886 sind zwei General-Versammlungen des Börsen-Vereins abgehalten worden. Auf der ersten Versammlung, am 4. Februar wurde, wie statutenmäßig vorgesehen, die Rechenschaftsablegung über die Einnahmen und Ausgaben des Vereins im Jahre 1885 und das Budget pro 1886 (cf. Rechenschaftsbericht pro 1885, pag. 94 und 96) verlesen und genehmigt und zu Revidenten der Rechenschaftsablegung und der Cassen des Börsen-Vereins die früheren Herren Revidenten Mart. Chr. Schmidt, Aug. Johannsen und Alex. Elfenbein per Acclamation wiedergewählt. Auf der zweiten Versammlung am 27. Februar wurde der Bericht der Revidenten über den ordnungsmäßigen Befund der Cassen und Bücher des Börsen-Comités abgestattet, ein kurzer Bericht des Börsen-Comités über seine Thätigkeit im Jahre 1885 vom Secretären verlesen, die statutenmäßigen Wahlen eines Gliedes und Substituten des Börsen-Comités vollzogen, als deren Resultat die Wiederwahl des Herrn W. Demin zum Comitégliede und die Neuwahl des Herrn Erh. Dehio zum Substituten sich ergab und endlich der von der ad hoc niedergesetzten Commission im Verein mit dem Börsen-Comité neu redigirte Text für die Nevaler Börsen-Usancen verlesen und nach einigen von der Versammlung beschlossenen Abänderungen an demselben die neue Redaction der Börsen-Usancen definitiv bestätigt.

## Die Börsen-Usancen.

Auf der General-Versammlung des Börsen-Vereins am 12. Februar 1885 war bekanntlich auf Antrag des Börsen-Comités eine aus den Herren B. Behr, Erh. Dehio, C. Dittmer, Aug. Gleich, W. Meyerowitz und Zul. Nuttmann bestehende Commission zur Revision der hiesigen Börsen-Usancen gewählt worden (cf. Rechenschaftsbericht 1885, pag. 3). Eine Revision der Usancen erschien hauptsächlich deshalb durchaus nothwendig, weil seit der ersten Codificirung der Usancen im Jahre 1882 verschiedene Bestimmungen derselben in Folge der unterdessen eingetretenen veränderten Verhältnisse als veraltet zu betrachten waren und in der Praxis nicht mehr eingehalten wurden und weil die Usancen in anderer Beziehung wieder vielfach Lücken aufwiesen, deren Ausfüllung sehr wünschenswerth erschien. Nach Beendigung ihrer Arbeit stellte die Commission den von ihr revidirten und vielfach einer Umänderung unterworfenen neuen Text für die Usancen dem Börsen-Comité zur Begutachtung vor, welches letztere nochmals die Angelegenheit im Verein mit der Commission einer Durchsicht unterzog und dann der General-Versammlung am 27. Februar 1886 zur definitiven Beschlußfassung vorlegte. Nach Überprüfung der Vorlage beschloß darauf die General-Versammlung den Codex der Börsen-Usancen nach der, umstehend links folgenden Fassung zu emendiren:

(Neue Fassung.)

(Alte Fassung vom Jahre 1882.)

## Cap. I.

## Cap. I.

**Kauf und Verkauf von Getreide  
und Waaren aller Art.****Kauf und Verkauf von Getreide,  
Saaten u. gefaszenen Fischen.**

## § 1.

Bei Geschäften, welche durch Vermittelung von Maklern abgeschlossen werden, müssen die Bedingungen der Vereinbarung zwischen Käufer und Verkäufer in der Maklernotiz festgestellt werden.

## § 2.

Falls Käufer oder Verkäufer in irgend einer Weise die in der Maklernotiz bestimmten Bedingungen nicht einhält, sei es was die Lieferungsfrist, Qualität der Waare, oder die Zahlungsbedingungen betrifft, so steht es dem anderen Theile frei, sich für alle erwachsenden Schäden am manquirenden Theile schadlos zu halten.

## § 3.

Lieferungsgeschäfte nach Reval verpflichten den Käufer, das Getreide resp. die Waaren bei Landzufuhren ab Fuhre am vom Käufer zu bestimmenden Ort, bei Wasserzufuhren ab Bord des Schiffes, bei Eisenbahnzufuhren aus den Waggons auf der Bahnhofsplattform zu empfangen. Die Ausladegebühren aus den Waggons gehen zu Lasten des Verkäufers. Verkäufer ist verpflichtet die betreff. Eisenbahnquittungen dem Käufer rechtzeitig vor Eintreffen der Waggons zuzustellen, damit letzterer die Möglichkeit hat, falls er es wünscht, die Waggons für seine (des Käufers) Rechnung zu seinen Speichern stellen zu lassen und soll dann die Abnahme in den Speichern gleich der Abnahme ab Plattform geachtet werden. Anderenfalls hat Käufer das Recht, alle durch verspätete Lieferung der Bahnquittungen erwachsenden Mehrkosten beim Empfang vom Verkäufer zu fordern.

## § 3.

Getreideverkäufe mit Lieferung nach Reval verpflichten den Käufer, das Getreide bei Landzufuhren ab Fuhre am vom Käufer zu bestimmenden Orte, bei Wasserzufuhren ab Bord des Schiffes, bei Eisenbahnzufuhren aus den Waggons am Bahnhofe — die von der Eisenbahn hierbei erhobene Ausladegebühr zu Lasten des Verkäufers — zu empfangen und ist der Verkäufer in letzterem Falle verpflichtet, die betreff. Eisenbahnquittungen dem Käufer rechtzeitig vor Eintreffen der Waggons zuzustellen, anderenfalls letzterer das Recht hat, alle durch verspätete Lieferung der Bahnquittungen erwachsenden Mehrkosten beim Empfang von Ersterem zu fordern.

## § 4.

Bei einem Kauf auf Lieferung nach Probe oder nach einer bestimmten Qualitätsbezeichnung muß der Käufer die Waaren annehmen, wenn sich auch nach der Ankunft ein Unterschied in Bezug auf die Qualität ergibt, sofern dieser nur unerheblich ist und der Verkäufer sich zu dessen Vergütung bereit erklärt. Ist der Unterschied aber erheblich, so hängt es von der Entscheidung des Käufers ab, ob er die Waaren mit der Vergütung des abgeschätzten Minderwerthes annehmen oder ablehnen will. Im letzteren Falle ist der Lieferant jedoch von der Lieferungsverpflichtung nicht entbunden und der Käufer zur Empfangnahme verpflichtet, sofern die nachträgliche Lieferung in contractmäßiger Waare noch innerhalb der stipulirten Frist geschieht. Bei Lieferung von theils contractmäßiger, theils nicht contractmäßiger Waare ist Käufer verpflichtet, den dem Contracte entsprechenden Theil der gelieferten Waare zu empfangen und den seiner Ansicht nach nicht entsprechenden Theil getrennt zu halten.

Ob ein Unterschied erheblich oder unerheblich ist, sowie dessen Werth wird in Ermangelung einer Verständigung zwischen beiden Parteien durch ein Schiedsgericht entschieden. Jede Partei wählt ihren Schiedsrichter und diese wählen eventuell einen Obmann. Falls sich die beiden Schiedsrichter über die Person des zu wählenden Obmanns nicht einigen können, so ernennt das Börsen-Comité den Obmann auf Antrag der Schiedsrichter oder eines derselben.

Reclamationen von Seiten des Käufers sind während der Lieferung oder spätestens innerhalb dreier Tage nach vollzogener Lieferung der ganzen Partie bei einem beeidigten Makler anzumelden, der die Anmeldung dem Verkäufer zuzustellen hat. Falls binnen

## § 4.

Der Käufer ist nicht verpflichtet, Getreide von geringerem Naturalgewicht als 2 Pfund unter dem contrahirten zu empfangen; er ist jedoch, falls er solches dennoch thut, berechtigt  $\frac{3}{4}$  Kop. pr. Pud für jedes fehlende Pfund Naturalgewicht dem Lieferanten in Abzug zu bringen. Unter allen Umständen hat der Käufer das Recht, dem Verkäufer für obige zulässige Differenz von 2 Pfund gegen das contrahirte Gewicht einen Abzug von  $\frac{3}{4}$  Kop. pro Pud und Pfund zu machen.



14 Tagen nach Anmeldung der Reclamation die andere Partei ihren Schiedsrichter nicht ernannt hat, oder die ernannten Schiedsrichter aus irgend einem Grunde nicht zusammen getreten sind, so ernennt das Börsen-Comité auf Antrag einer der Parteien zwei Sachverständige und event. einen Obmann behufs endgültiger Entscheidung.

Die etwaigen Kosten des Verfahrens der Sachverständigen trägt der unterliegende Theil.

### § 5.

Bei Kauf von Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, Buchweizen, Hafer, Mais) Saaten, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Velfuchen ist als erheblicher Unterschied anzusehen: 1) bei Lieferung nach Probe und mit Garantie der Durchschnittsqualität ein Unterschied von 3% des stipulirten Kaufpreises; 2) bei Kauf von Getreide auf Basis eines bestimmten Naturalgewichts ein Unterschied von mehr als 2 Pfund holländisch Gewicht. Für den Unterschied bis zu 2 Pfund wird dem Lieferanten  $\frac{3}{4}$  Kop. pro Pud für jedes fehlende Pfund Naturalgewicht in Abzug gebracht.

Anmerkung 1. Bei Lieferung auf Basis eines bestimmten Naturalgewichts ist der Verkäufer berechtigt, die Verrechnung nach dem Durchschnittsgewicht zu verlangen, jedoch darf derselbe nicht eine Waare liefern, welche mehr als 2 Pfund unter der stipulirten Norm zurückbleibt.

Anmerkung 2. Eine Lieferung von besserer als die contractlich garantierte Qualität ist kein zulässiger Grund zur Anstreitung der Lieferung.

### § 5.

Alle importirten Heringe, Strömlinge und Breßlinge werden nach obrigkeitlicher Vorschrift der öffentlichen Waage und Packung unterzogen. Die Waage qualifizirt sie nach der Qualität in Ganzwrake, Halbwrake, Doppelhalbwrake und cassirte. Letztere werden dem Handel entzogen und für Rechnung des Verkäufers vernichtet.

Anmerkung 3. \*) Roggen wird, falls nicht ausdrücklich etwas Anderes stipulirt worden ist, auf Basis von 120 Pfund holländisch Gewicht gehandelt, doch ist der Verkäufer berechtigt, auch schwerere und leichtere als 120 pfündige Waare zu liefern und wird demselben in solchem Falle für jedes holländische Pfund über 120 Pfund  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Pud und Pfund vergütet, und für jedes holländische Pfund unter 120 Pfund: bis zu 115 Pfund  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Pud und Pfund und von 115 Pfund an 1 Kop. pro Pud und Pfund in Abzug gebracht.

#### § 6.

Die Durchschnittsqualität einer Lieferung wird dadurch festgestellt, daß Käufer und Verkäufer resp. deren Beauftragte bei der jedesmaligen Lieferung eines Theiles der verkauften Partie gemeinschaftlich gleichmäßige Proben von der ankommenden Waare nehmen und dieselben versiegeln. Nachdem die ganze Partie geliefert worden, werden diese Proben im Beisein des Käufers und des Verkäufers resp. deren Beauftragten zusammengemischt und bilden die „Generalprobe“, sowie die Basis für die Ausgleichung eventueller Differenzen.

#### § 7.

Bei Verkäufen von Waaren sind die Clauseln „frei an Bord“, „frei im Schiff“, „frei ab Reval“ oder „ab Reval“ gleichbedeutend und übernimmt der Verkäufer damit die Verpflichtung die Waare für seine Rechnung incl. ausgehender Zölle, Abgaben und Kosten nach Anleitung des

#### § 6.

Werden Fische nach Revaler Usance frei vom Mast gekauft, so wird der Verkäufer belastet mit: 2% Brakergebühr und 2 Tonnen für die Armen von jeder Ladung. Die Zahlung geschieht in dreimonatlichen Wechseln auf Hamburg.

#### § 7.

Bei Verkäufen von Waaren sind die Clauseln „frei an Bord“, „frei im Schiff“, „frei ab Reval“ oder „ab Reval“ gleichbedeutend und übernimmt der Verkäufer damit die Verpflichtung die Waare für seine Rechnung incl. ausgehender Zölle, Abgaben und Kosten nach Anleitung des Cap. IV.

\*) Diese ergänzende Bestimmung zum § 5 der Usancen wurde erst von der General-Versammlung des Börsen-Vereins am 24. Februar 1887 beschlossen.

Cap. IV. (Wanzen für Befrachtung, Löschen und Laden) an Bord oder Langseite eines an hiesiger Hafenbrücke oder am Quai liegenden Schiffes zu liefern.

(Wanzen für Befrachten, Löschen und Laden) an Bord eines an hiesiger Hafenbrücke liegenden Schiffes zu liefern.

### § 8.

Dagegen sind die nachfolgenden Kosten, insofern der hiesige Ablader in Auslage kommen sollte, nicht zu Lasten des Verkäufers, sondern des Käufers:

- a) Garnirmatten
- b) alle außergewöhnlichen Kosten welche vom Käufer verlangt oder veranlaßt werden.

### § 9.

Bei Verkäufen „frei an Bord“ trägt der hiesige Ablader den Wechselstempel und die Wechselcourtage und zwar ohne Rücksicht darauf, ob der Preis der Waare in russischem Gelde oder in ausländischer Valuta bestimmt war.

### § 10.

Unter Preisabmachung in fremder Valuta sind Tratten 3 Monate dato zu verstehen; bei Verkäufen in russischer Valuta gelten die Beträge aber als comptant, es sei denn, daß in beiden Fällen ausdrücklich andere Vereinbarungen getroffen sind.

### § 11.

Bei Verkäufen „frei an Bord“ ist der Käufer verpflichtet, die zur Verladung der Waare erforderlichen Schiffsräume rechtzeitig anzuweisen oder durch den hiesigen Verkäufer chartern zu lassen. Die Verpflichtung des Käufers hört durch Ertheilung einer Befrachtungsordre an den Verkäufer nicht auf, es bleibt vielmehr der Käufer für die Abnahme der Waare verantwortlich, auch wenn der Verkäufer trotz einer limitirten oder unlimitirten Befrachtungsordre des Käufers keine genügenden Schiffsräume finden kann.

### § 11.

In allen Fällen ist der Käufer verpflichtet, die zur Verladung der Waare erforderlichen Schiffsräume rechtzeitig anzuweisen oder durch den hiesigen Verkäufer chartern zu lassen. Die Verpflichtung des Käufers hört durch Ertheilung einer Befrachtungsordre an den Verkäufer nicht auf, es bleibt vielmehr der Käufer für die Abnahme der Waare verantwortlich, auch wenn der Verkäufer trotz einer limitirten oder unlimitirten Befrachtungsordre des Käufers keine genügenden Schiffsräume finden kann.



In Ermangelung rechtzeitiger Gelegenheit zur Abladung der verkauften Waare ist der hiesige Verkäufer berechtigt, für die daraus entspringenden Schäden und Kosten vom Käufer vollen Ersatz zu verlangen.

### § 12.

Wenn der hiesige Verkäufer einer „frei an Bord“ verkauften Waare dieselbe gegen Anweisung oder Auslieferungsschein zu liefern hat und von dem Inhaber dieses Auslieferungsscheines das Verlangen gestellt wird, daß ihm die Waare anstatt in ein Schiff aufs Lager geliefert werden möge, so ist der Verkäufer verpflichtet, solchem Verlangen nachzukommen, vorausgesetzt, daß der Transport zum angewiesenen Lagerraum keine größeren Kosten verursacht, als der Verkäufer bei einer Verladung ins Schiff zu tragen gehabt hätte. Außerdem hat der Verkäufer dem Inhaber des Auslieferungsscheines die durch die unterbliebene Verladung ersparten Abgaben ihrem vollen Betrage nach baar auszukehren, worauf der Auslieferungsschein von dem Inhaber mit der üblichen Quittung über vertragsmäßig vollzogene Auslieferung der Waare dem Verkäufer zugestellt wird. Dem Inhaber des Auslieferungsscheines steht es frei, die Abfuhr vom Speicher des Verkäufers an Bord des Schiffes oder zu einem anderen Speicher selbst zu bewerkstelligen, in welchem Falle der Verkäufer die ersparten Abgaben und Verladungskosten zum vollen Betrage auskehren muß, wonach der Auslieferungsschein von dem Inhaber mit der üblichen Quittung über vertragsmäßig vollzogene Ablieferung der Waare dem Verkäufer ausgehändigt wird.

### § 13.

Ein Verkauf mit der Klausel „frei an Bord incl. Fracht“, welche gleichbedeutend

### § 12.

Zu Ermangelung rechtzeitiger Gelegenheit zur Abladung der verkauften Waare ist der Verkäufer berechtigt, für die daraus entspringenden Schäden und Kosten vom Käufer vollen Ersatz zu verlangen.

### § 13.

Wenn der hiesige Verkäufer einer „ab Reval“ verkauften Waare dieselbe gegen

ist mit „Kost und Fracht“, legt dem hiesigen Verkäufer die Verpflichtung auf, die erforderlichen Schiffsräume selbst zu besorgen und die Waare zu einem Preise zu berechnen, in welchem inbegriffen sind:

- 1) alle diesseitigen mit der Verladung verbundenen Unkosten, auch wenn sie sich auf etwaige Ausweisung beziehen sollten (Cap. V).
- 2) die nach dem Bestimmungshafen für die Waare zu zahlende Fracht nebst etwaigen Caplacken und dem Schiffer zu entrichtender Gratification.

#### § 14.

Ein Verkauf mit der Clausel „frei an Bord incl. Fracht und Asscuranz“, welche gleichbedeutend ist mit „Kost, Fracht und Asscuranz“ legt dem hiesigen Verkäufer außer dem im vorigen § Angeführten noch die Verpflichtung auf, aus dem stipulirten Verkaufspreise die Prämie und die Kosten der für den Käufer zu besorgenden Seeversicherung zu decken. Diese Versicherung wird, sofern nicht ausdrücklich etwas Anderes verabredet worden ist mit der Clausel „frei

Anweisung oder Auslieferungsschein zu liefern hat und von dem Inhaber dieses Auslieferungsscheines das Verlangen gestellt wird, daß ihm die Waare anstatt in ein Schiff aufs Lager geliefert werden möge, so ist der Verkäufer verpflichtet, solchem Verlangen nachzukommen, vorausgesetzt, daß der Transport zum angewiesenen Lagerraum keine größeren Kosten verursacht, als der Verkäufer bei einer Verladung ins Schiff zu tragen gehabt hätte. Außerdem hat der Verkäufer dem Inhaber des Auslieferungsscheines die durch die unterbliebene Verladung ersparten Abgaben ihrem vollen Betrage nach baar auszukehren, worauf der Auslieferungsschein von dem Inhaber mit der üblichen Quittung über vertragsmäßig vollzogene Auslieferung der Waare dem Verkäufer zugestellt wird. Dem Inhaber des Auslieferungsscheines steht es frei, die Abfuhr vom Speicher des Verkäufers an Bord des Schiffes oder zu einem anderen Speicher selbst zu bewerkstelligen, in welchem Falle der Verkäufer die ersparten Abgaben und Verladungskosten zum vollen Betrage auskehren muß, wonach der Auslieferungsschein von dem Inhaber mit der üblichen Quittung über vertragsmäßig vollzogene Ablieferung der Waare dem Verkäufer ausgehändigt wird.

#### § 14.

Ein Verkauf mit der Clausel „frei an Bord incl. Fracht“, welche gleichbedeutend ist mit „Kost und Fracht“, legt dem hiesigen Verkäufer die Verpflichtung auf, die erforderlichen Schiffsräume selbst zu besorgen und die Waare zu einem Preise zu berechnen, in welchem inbegriffen sind:

- 1) alle diesseitigen mit der Verladung verbundenen Unkosten, auch wenn sie sich auf etwaige Ausweisung beziehen sollten (Cap. V.)

von Beschädigung außer im Strandungsfall“ besorgt und zwar auf den Werth der Waare frei an Bord (d. h. auf den im Verkaufspreise sich herausstellenden Betrag, nach Abzug der im Bestimmungshafen zu zahlenden Fracht) mit Zuschlag von 3%. Der Käufer ist berechtigt, jederzeit die Police einzufordern und hat in Havariesfällen für seine alleinige Rechnung und Gefahr den Schadenersatz von den Asscuradeuren zu reclamiren.

### § 15.

Geschäfte, welche mit der Bezeichnung „prompt“ erledigt werden sollen, müssen innerhalb 3 Wochen zur Ausführung gelangen.

- 2) die nach dem Bestimmungshafen für die Waare zu zahlende Fracht nebst etwaigen Caplacten und dem Schiffer zu entrichtender Gratification.

### § 15.

Ein Verkauf mit der Clausel „frei an Bord incl. Fracht und Asscuranz“, welche gleichbedeutend ist mit „Kost, Fracht und Asscuranz“ legt dem hiesigen Verkäufer außer dem im vorigen § Angeführten noch die Verpflichtung auf, aus dem stipulirten Verkaufspreise die Prämie und die Kosten der für den Käufer zu besorgenden Seeversicherung zu decken. Diese Versicherung wird, sofern nicht ausdrücklich etwas Anderes verabredet worden ist mit der Clausel „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall“ besorgt und zwar auf den Werth der Waare frei an Bord (d. h. auf den im Verkaufspreise sich herausstellenden Betrag, nach Abzug der im Bestimmungshafen zu zahlenden Fracht) mit Zuschlag von 3%. Der Käufer ist berechtigt, jederzeit die Police einzufordern und hat in Havariesfällen für seine alleinige Rechnung und Gefahr den Schadenersatz von den Asscuradeuren zu reclamiren.

### § 16.

Alle importirten Heringe, Strömlinge und Breßlinge werden nach obrigkeitlicher Vorschrift der öffentlichen Wafte und



Packung unterzogen. Die Wrafe qualificirt sie nach der Qualität in Ganzwrafe, Halbwrafe, Doppelhalbwrafe und cassirte. Letztere werden dem Handel entzogen und für Rechnung des Verkäufers vernichtet. Werden Fische nach Nevaler Usance frei vom Mast gekauft, so geschieht die Zahlung in dreimonatlichen Wecheln auf Hamburg und wird der Verkäufer belastet mit:

2% Wrafergebühr und

2 Tonnen von jeder Ladung für die Armen.

## Cap. II.

### Savarie-Geschäfte.

#### § 17.

Der Savarie-Commissionär eines im beschädigten Zustande angekommenen oder in der Nähe von Neval gestrandeten Schiffes, sowie der aus solchen Schiffen gelandeten oder geborgenen Waaren, hat sämtliche einschlagenden Geschäfte zu besorgen und erhält außer allen von ihm gemachten baaren Auslagen eine Commission, welche seiner Müheverwaltung und dem Werth der Ladung resp. des Schiffes entspricht.

Erläuterung zu § 17. Wenn Schiff und Ladung nach Neval bestimmt sind, Schiff und Ladung sich daher trennen, so haben die Empfänger der Ladung, sobald dieselbe gelöscht ist, alles dasjenige für die Ladung zu thun, was ihnen die Asscuranzbedingungen resp. ihr eigenes Interesse vorschreibt und hat der Savarie-Commissionär in diesem Falle nur für die Sicherstellung und das Incasso der Savarie-Einschiffe resp. Beträge, sowie für die Beschaffung aller derjenigen Documente zu sorgen, welche zur Aufmachung der Dispache nothwendig sind. — Wenn Schiffe Neval nur als Nothhafen ein-

## Cap. II.

### Savarie-Geschäfte.

#### § 1.

Der Savarie-Commissionär eines im beschädigten Zustande angekommenen oder in der Nähe von Neval gestrandeten Schiffes, sowie der aus solchen Schiffen gelandeten oder geborgenen Waaren, hat sämtliche einschlagenden Geschäfte zu besorgen und erhält außer allen von ihm gemachten baaren Auslagen eine Commission von 2% des tarirten oder durch den Verkauf ermittelten Werthes von Schiff und Ladung. Wenn Schiffe, die Neval als Nothhafen anlaufen nur geringfügige Beschädigungen haben, so daß nur ein Theil der Ladung gelöscht zu werden braucht, so erhält der Savarie-Commissionär die Commission von 2% nur vom gelandeten Theil der Ladung, es sei denn, daß der Werth der gelandeten Ladung oder die Beschädigung des Schiffes und in Folge dessen auch die Mühe des Commissionärs geringfügig ist, in welchen Fällen dem Savarie-Commissionär eine seiner stattgehabten Müheverwaltung angemessene Commission zu steht.

laufen, um zu repariren und dann ihre Reise nach dem Bestimmungshafen fortzusetzen, und dabei ein Theil der Ladung oder die ganze Ladung gelöscht werden muß, so hat der Havarie-Commissionär das Löschen der Waaren und wieder an Bord bringen derselben, die Aufbewahrung derselben während der Reparatur des Schiffes, event. die Conservirung oder den Verkauf beschädigter und dem Verderb leicht unterliegender Waaren zc. zu besorgen und erhält dafür eine seiner Mühewaltung entsprechende Provision.

#### § 18.

Für die Conservirung havarirter Waaren erhält der Commissionär außer allen von ihm gemachten baaren Auslagen eine seiner Mühewaltung entsprechende Commission.

#### § 19.

Für den Verkauf havarirter Waaren und condemnirter Schiffe erhält der Commissionär 1% vom Erlöse, außer den durch den Verkauf veranlaßten baaren Auslagen, in keinem Falle jedoch weniger als 3 Rbl.

#### § 20.

Für das Incasso von Bodmereibriefen ist zu berechnen 2% Commission nebst Porto und Kimeßkosten.

#### § 21.

Von Havarie-Einschüssen wird der Ueber- schuß über den bei der Dispache zu erhebenden Beitrag zum Reichsbankzinsfuß für laufende Rechnung verzinst.

#### § 22.

Für Havarie-Einschüsse wird den Waaren- Empfängern 2% berechnet.

#### § 2.

Für den Verkauf havarirter Waaren und condemnirter Schiffe erhält der Commissionär 3% vom Erlöse außer den durch den Verkauf veranlaßten baaren Auslagen.

#### § 3.

Für das Incasso von Bodmereibriefen ist zu berechnen 2% Commission nebst Porto und Kimeßkosten.

#### § 4.

Von Havarie-Einschüssen wird der Ueber- schuß über den bei der Dispache zu erhebenden Beitrag zum Reichsbankzinsfuß für laufende Rechnung verzinst.

#### § 5.

Für Havarie-Einschüsse wird den Waaren- Empfängern 2% berechnet.

## Cap. III.

**Schiffsadressen.**

§ 23 (resp. § 1 in der alten Fassung).

Als Commissionäre, Adressaten oder Correspondenten der an sie adressirten Schiffe sind die hiesigen Häuser verpflichtet, denselben in allen vorkommenden Fällen die erforderliche Assistentz zu gewähren und die Clarirung des Schiffes zu besorgen.

§ 24 (resp. § 2).

Die Schiffer sind in der Wahl ihrer Adressaten frei, insofern sie nicht durch geschlossene Charterpartie oder anderweitige Vereinbarung an eine Adresse hieselbst gebunden sind.

§ 25 (resp. § 3).

Zur Ermittlung der auf Grund des Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens zum Besten der Stadt zu entrichtenden Abgaben ist der ausgehende Adressat des Schiffes verpflichtet, ein Manifest über die ausgehende Ladung aufzumachen und dem Comptoir zur Erhebung der Handels- und Schiffsabgaben vorzustellen. Dieses Manifest muß in Uebereinstimmung mit den Connoissemmenten ein genügend vollständiges Verzeichniß der ganzen Ladung enthalten und mit der Unterschrift des Adressaten versehen sein.

§ 26.

Die einkommende Fracht wird, falls sie in fremder Valuta angesetzt ist, nach dem 3-monatlichen Durchschnittscurse vergütet, wie solcher an der ersten Wechselbörse in St. Petersburg (oder in Neval, sobald officiële Coursnotirungen hier eingeführt werden sollten) nach dem Tage der Ankunft des Schiffes officiell notirt wird.

Der Adressat ist verpflichtet, dem Capitän auf dessen Wunsch und für dessen Rechnung die entsprechenden Wechsel bestmöglich, jedoch innerhalb der officiellen Notiz des Beschäftigungstages zu sichern. Unter allen

## Cap. III.

**Schiffsadressen.**

§ 4.

Jeder Schiffer ist verpflichtet, seinem Adressaten eine Commission von 3 % vom Betrage der einkommenden Fracht, sei sie frankirt oder nicht, einschließlich Caplaken und Primage zu bezahlen; dagegen haftet der Adressat dem Schiffer für die ordnungsmäßige Besorgung des Incassos der Fracht.



Umständen ist die Charter resp. das Connoissement auch für den Zahlungsmodus der Fracht maßgebend.

### § 27.

Jeder Schiffer ist verpflichtet, seinem Adressaten eine Commission von 3 % vom Betrage der einkommenden Fracht, sei sie frankirt oder nicht, einschließlich Caplaken und Primage, zu bezahlen; dagegen haftet der Adressat für die ordnungsmäßige Versorgung des Incassos der Fracht.

### § 28.

Der einkommende Adressat berechnet dem an ihn adressirten Schiffer ferner und zwar unabhängig von den in der Charterpartie vorgesehenen Commissionen seine Auslagen und folgende Schiffsumgelder:

### § 5.

Der einkommende Adressat berechnet dem an ihn adressirten Schiffer ferner und zwar unabhängig von den in der Charterpartie vorgesehenen Commissionen seine Auslagen und folgende Schiffsumgelder:

Einkommende und ausgehende Declaration und Stempel Rbl. 12.

Einkommende und ausgehende Lastengelder gegenwärtig pro Last 10 Kop.

Hafenungelder 23 Kop. pro Last.

Paßausfertigung, Baumzettel u. Stempel

bis 50 Last . . . Rbl. 5 —

von 51—100 Lasten " 8 —

" 101 u. mehr " " 10 —

Clarirungskosten 25 Kop. pro Last.

Seeprotest, wenn erforderlich Rbl. 7.

Stellagemiethe und Fuhrlohn:

a) Segelschiffe bis 50 Lasten Rbl. 2.

für jede angefangene folgende 50 Last  
1 Rbl.

b) für Dampfschiffe je nach Umständen  
5 bis 15 Rbl.

Ausfertigung des Meßbriefes u. Stempel  
4 bis 20 Rbl. je nach Größe des Schiffes.

Für Expertengebühr und Lufenbesichtigung  
(wenn erforderlich) 15 Rbl.

Kochhausgeld für Segelschiffe 2—5 R.

" " Dampfschiffe 5—10 "

Hafenlootfengebühr nach der Tare.

### § 6.

Für Frachtvorschüsse berechnet der Vor-  
schußgeber 2 % Provision und außerdem  
die Assurance darauf.

Einkommende und ausgehende Declaration und Stempel Rbl. 12.

Einkommende und ausgehende Lastengelder gegenwärtig pro Last 10 Kop.

Hafenungelder 23 Kop. pro Last.

Paßausfertigung, Baumzettel u. Stempel

bis 50 Last . . . Rbl. 5 —

von 51—100 Lasten " 8 —

" 101 u. mehr " " 10 —

Clarirungskosten 25 Kop. pro Last.

Seeprotest, wenn erforderlich Rbl. 7.

Stellagemiethe und Fuhrlohn:

a) Segelschiffe bis 50 Lasten Rbl. 2.

für jede angefangene folgende 50 Last  
1 Rbl.

b) für Dampfschiffe je nach Umständen

5 bis 15 Rbl.

Ausfertigung des Meßbriefes u. Stempel  
4 bis 20 Rbl. je nach Größe des Schiffes.

Für Expertengebühr und Lufenbesichtigung  
(wenn erforderlich) 15 Rbl.

Rochhausgeld für Segelschiffe 2—5 R.

" " Dampfschiffe 5—10 "

Hafenlootfengebühr nach der Tare.

## § 29.

Für Frachtvorschüsse berechnet der Vor-  
schußgeber 2% Provision und außerdem die  
Assicuranz darauf.

## § 7.

Die in der Charterpartie oder in den  
Connoissementen enthaltenen Stipulationen  
sind unbedingt maßgebend. Kürzt demnach  
eine im Auslande geschlossene Charterpartie  
oder das Connoissement dem Adressaten die  
Gebühr, auf welche er nach hiesigen Usancen  
Anspruch hätte, so kann der Adressat für  
den Ausfall sich nicht an den Schiffer  
halten, sondern nur gegen den ausländi-  
schen Befrachter seinen Regreß nehmen,  
ausgenommen der im § 5 erwähnten Aus-  
lagen und Ungelder. Der Adressat ist  
unter allen Umständen berechtigt, die  
Adresse eines an ihn gewiesenen Schiffes  
abzulehnen.

## § 30.

Der Adressat ist unter allen Umständen berechtigt, die Adresse eines an ihn gewiesenen Schiffes abzulehnen.

## § 31.

Die Schiffe haben den Abladern der ausgehenden Waaren 2% von der ausgehenden Fracht Commission zu zahlen, sofern der Frachtbetrag mehr als 100 Rbl. beträgt.

Schiffe, welche mit der Clausel befrachtet werden, sich an den hiesigen Befrachter unter den üblichen Bedingungen ausgehend zu adressiren, zahlen, wenn sie ohne Ladung hier ankommen, ihrem Befrachter resp. Ablader außer der Commission von 2% auf die ausgehende Fracht die im § 28 festgesetzten Gebühren für Clarirung zc.

Kommen mit dieser Clausel befrachtete Schiffe mit Ladung hier an, adressirt an ein anderes hiesiges Haus, so erhält der Befrachter resp. Ablader nur die übliche Commission von 2% von der ausgehenden Fracht, und der einkommende Adressat ist verpflichtet, auch die Ausclarirung zu besorgen.

## Cap. IV.

**Befrachten, Löschen und Laden.**

## § 32.

Befrachtungen werden geschlossen:

Schüttwaaren: auf Weizenbasis entweder von 1 Quarter gleich 496 Pfund engl. Gewicht ausgeliefert, anderes Getreide oder Saat nach den London Baltic printed rates (Buchweizengröße ist gleich zu achten Roggen, Buchweizengröße gleich (Gerste); oder pro 2000 Kilo ausgeliefert Gewicht, wobei Roggen, Weizen, Größe, Erbsen, Leinsaat gleich Weizen

## Cap. IV.

**Befrachtung, Löschen und Laden.**

## § 1.

Die Befrachtungscourtage beträgt 3%, hiervon erhält der Ablader 2% und der einkommende Adressat 1%, wenn das Schiff zur Zeit der Befrachtung im Hafen von Reval liegt oder durch Vermittelung des einkommenden Adressaten die Befrachtung auch vor Ankunft des Schiffes im hiesigen Hafen geschlossen worden ist. Beträgt die Fracht weniger als 100 Rbl., so wird von der Befrachtungscourtage nichts vergütet.



zu achten sind, Gerste und Buchweizen  
5% mehr, Hafer 20% mehr, Hanfsaat  
10% mehr Fracht zahlen.

Spiritus pro 144 Medro.

Flachs, Hanf, Heede:

nach England pro Ton von 20 Centner  
engl. ausgeliefertes oder 63 Pud  
eingenommenes Gewicht Brutto;

„ dem Continent resp. der Ostsee pro  
Ton von 1020 Kilo ausgeliefertes  
oder 63 Pud eingenommenes Ge-  
wicht Brutto; oder pro Last von  
60 Pud bei Flachs und 40 Pud  
bei Heede eingenommenes Gewicht  
Brutto.

Stückgüter nach der Revaler Lasten-Liste.

### § 33.

Bei Befrachtungen en rouche stellt der  
Schiffer seinen ganzen Laderaum zur Dis-  
position des Befrachters, Deck, Kajüte und  
Kohlenbuners ausgenommen. Alle Kosten  
der Stauung hat der Ablader zu tragen  
und hat der Ablader das Recht den Stauer  
zu wählen.

### § 34.

Bei Abschluß von Frachten über mit  
„circa“ bezeichnete Waarenquantitäten hat  
der Verfrachter das Recht bis 10 % weniger  
zur Verladung zu empfangen, der Befrachter  
aber ist verpflichtet, voll das bezeichnete  
Quantum zu liefern.

### § 2.

Schiffe, die außerhalb Revals mit der  
Clausel befrachtet werden, sich an ein hiesi-  
ges Haus unter den üblichen Bedingungen  
(ou usual terms) ausgehend zu adressiren,  
haben dem Ablader 2% von der ausgehen-  
den Fracht an Commission zu vergüten.

### § 3.

Die einkommende Fracht wird, falls sie  
in fremder Valuta angesetzt ist, dem Schiffer  
nach dem 3-monatlichen Durchschnittscourse  
vergütet, wie solcher an der ersten Wechsel-  
börse in St. Petersburg (oder in Reval,  
sobald officiële Coursnotirungen hier ein-  
geführt werden sollten) nach dem Tage der  
Ankunft des Schiffes officiell notirt wird.

Der Adressat ist verpflichtet, dem Capi-  
tän auf dessen Wunsch den Cours durch Be-  
schaffung der entsprechenden Wechsel best-  
möglichst, jedoch innerhalb der officiellen  
Notiz des Beschaffungstages, zu sichern.  
Unter allen Umständen ist die Charter resp.  
das Connoissement auch für den Zahlungs-  
modus der Fracht maßgebend.

## § 35.

Einkommende Ladungen werden den Schiffen vom Kehling abgenommen, wenn die Abfuhr zu Lande geschieht, resp. von Langseite des Schiffes beim Empfang in Lichtern. Ausgehende Ladungen werden den Schiffen auf die Luke, Ladungen in Fässern <sup>und</sup> mit Lichtern aber nur langseits <sub>oder</sub> geliefert.

## § 36.

Die Löscht resp. Ladetage beginnen, nachdem das Schiff an seinem Löscht resp. Ladetage bereit liegt und der Capitän seinem Adressaten oder, falls sein Ladungsempfänger resp. Ablader ein anderer ist, diesem bis 3 Uhr Nachmittags (am Vorabende eines Sonn- oder Festtages bis 7 Uhr Abends) des vorhergehenden Tages angezeigt hat, daß er zum Löschen resp. Laden bereit sei. Ein Schiff wird dann für ladebereit erachtet, wenn alle Räume zur Aufnahme der Ladung fertig gestellt sind. Die Entloshung von zollpflichtigen Waaren kann nur nach Anordnung des Zollamts stattfinden.

## § 37.

Als Löschtplatz für einkommende Schiffe mit Ladung ist der ihnen vom Zollamt angewiesene Platz am Quai resp. an der Hafenbrücke zu betrachten. Als Ladetage wird, sofern die Schiffe ihre Ladung vom Lande empfangen, jeder erste oder zweite

## § 4.

Die Löscht und Ladetage beginnen, nachdem das Schiff an seinem Löscht resp. Ladetage an der Hafenbrücke zum Löschen resp. Laden bereit liegt und der Capitän seinem Adressaten oder, falls sein Ladungsempfänger resp. Ablader ein anderer ist, diesem bis 3 Uhr Nachmittags (am Vorabende eines Sonn- oder Festtages bis 7 Uhr Abends) des vorhergehenden Tages angezeigt hat, daß er zum Löschen resp. Laden bereit sei. Ein Schiff wird dann für ladebereit erachtet, wenn alle Räume zum Aufnehmen der Ladung fertig gestellt sind. Die Entloshung von zollpflichtigen Waaren kann nur nach Anordnung des Zollamts stattfinden.

## § 5.

Unter laufenden Tagen ist sowohl beim Löschen als beim Laden die ununterbrochene Zählung aller vollen 24 Stunden von und mit dem ersten Löscht resp. Ladetage zu verstehen, so daß von der verflohenen Zeit nur diejenigen Tage in Abzug gebracht werden, wo der Schiffer im Löschen resp. Laden Einhalt gethan hat, sei es durch Verhören oder andere nur seinerseits veranlaßte Behinderung. Arbeitstage unterscheiden sich von den laufenden dadurch, daß die Sonntage und obrigkeitlich angeordneten Festtage und durch force majeure eingetretenen Arbeitsstörungen nicht gerechnet werden.

## § 6.

Wenn Schiffe ohne bestimmte Löscht resp. Ladetage und nach der Clansel „nach Usance“ oder „ohne Aufenthalt“ zu löschen resp. zu laden haben, so sind die Löscht resp. Ladetage für Segel- und Dampfschiffe, wie folgt, festgesetzt:

Platz längsseite neben einander am Hafenuai oder an der Hafenbrücke aufgestellt.

### a) Einkommende Ladungen.

#### 1. Steinkohlen und zollfreie Waaren:

Segelschiffe . . . . .	40 Tons pro Tag.
Dampfschiffe bis 500 Reg.-Tons	100 " " "
" über 500 " . . . . .	125 " " "

#### 2. Schiffe mit Ladungen für mehrere Empfänger beginnen mit der Entlößung, sobald sie nach ihrer Einclavirung zum Löschen bereit sind und hat der Adressat dafür zu sorgen, daß die Entlößung ohne Aufenthalt geschieht.

### b) Ausgehende Ladungen.

#### Flachs, Hanf, Heede:

Schiffe bis 100 Last . . . . .	10 Tage.
" " 160 " . . . . .	12 "
" " 210 " . . . . .	14 "
" über 210 " . . . . .	15 Last pro Tag.
Dampfschiffe bis 200 Last . . . . .	6 Tage.
" " 350 " . . . . .	8 "
" " 500 " . . . . .	10 "
" über 500 " . . . . .	12 "

#### Getreide:

Segelschiffe . . . . .	20 Last pro Tag.
Dampfschiffe bis 500 Tons	75 " " "
" über 500 " . . . . .	100 " " "

Unter Tage sind Arbeitstage zu verstehen, sowie unter Lasten factisch eingenommene Lasten.

### § 38.

Unter laufenden Tagen ist sowohl beim Löschen als Laden die ununterbrochene Zählung aller vollen 24 Stunden von und mit dem ersten Löschen resp. Ladetage zu verstehen, wobei nur diejenige Zeit in Abzug kommt, wo der Schiffer im Löschen oder Laden Einhalt gethan hat, sei es durch Verholen oder durch andere nur seinerseits veranlaßte Behinderung. Falls Arbeitstage stipulirt sind, so werden außerdem die Sonntage und obrigkeitlich angeordneten Festtage nicht gerechnet, sowie diejenige Zeit, während welcher die Arbeit wegen Regen, Schneegestöber,

### § 7.

Die Schraubenmiete für Flachs-, Heede- und Hanfladungen beträgt 12 Kop. pro Verkowig. Der Schiffer ist verpflichtet, die Schrauben vom Ablader zu nehmen.



Sturm oder andere force majeure nicht geleistet werden konnte.

### § 39.

Wenn Schiffe ohne bestimmte Löschr. resp. Ladetage oder aber mit der Clausel „nach Ulfance“ oder „ohne Aufenthalt“ zu löschen resp. zu beladen sind, so sind, falls nichts Anderes stipuliert worden ist, die Löschr. und Ladetage für Segel- und Dampfschiffe, wie folgt, festgesetzt:

#### a) Einkommende Ladungen müssen ent- löst werden:

1. Zollpflichtige Waaren nach Anordnung des Zollamts.
2. Zollfreie Waaren und solche, welche, etwa wie Steinkohlen, nur nach den im Connoissement enthaltenen Angaben verzollt werden:

Segelschiffe . . . . .	à 40 T. pro Tag
Dampfschiffe bis 500 Netto Reg.-Tons	à 100 " " "
über 500—800 " " "	à 125 " " "
800 " " "	à 200 " " "

### § 8.

Einkommende Ladungen werden den Schiffen vom Kehling abgenommen. Ausgehende Ladungen werden den Schiffen auf die Luke, Ladungen in Fässern und mit Lichtern aber nur Längsseite geliefert.

3. Schiffe mit Ladungen für mehrere Empfänger beginnen mit der Entlösung, sobald sie nach ihrer Einclavirung zum Löschen bereit sind, und ist der Adressat bei etwaigem Verzug seitens der Empfänger berechtigt, für Rechnung und Gefahr derselben die Waaren zu entlöschten und auf den Stapelplatz abzuführen.

#### b) Ausgehende Ladungen müssen beladen werden:

1. Flachs, Hanf, Heede:

Segelschiffe bis 100 Last in 7 Tagen.

" " 160 " " 9 "

" " 210 " " 10 "

" über 210 " à 20 Last pro Tag.

Dampfschiffe bis 200 Last in 5 resp. 4 (ungeschraubt) Tagen.

" " 350 " " 7 " 5 " "

" " 500 " " 9 " 6 " "

" über 500 " " 11 " 7 " "

vom 1. October — a 125 T. pro Tag	v. 1. März
bis — à 150 " " "	bis
ult. Februar — à 250 " " "	30. Septbr.

## 2. Getreide:

Segelschiffe. . . . . à 20 Last pro Tag.  
 Dampfschiffe bis 500 Netto Reg.-T. à 100 " " "  
 " über 500 " " à 150 " " "

Unter Tagen sind Arbeitstage zu verstehen, unter Lasten factisch eingenommene Lasten.

## § 40.

Bei Zeichnung der Connoissemente sind den Schiffen nur folgende Vorbehalte gestattet:

- a) bei Sturz- und Gewichtswaaren, wenn der Schiffer nicht verpflichtet war, beim Messen oder Wiegen zugegen zu sein: „Maß und Gewicht unbekannt, frei von Beschädigung“;
- b) bei flüssigen Waaren: „frei von Leccage; Maß, Gewicht und Inhalt unbekannt“;
- c) bei emballirten Waaren: „Gewicht und Inhalt unbekannt“.

## § 41.

Der Tag, von welchem ab die Schifffahrt im Frühjahr als eröffnet zu betrachten ist, wird vom Börsen-Comité bestimmt.

## § 9.

Befrachtungen werden geschlossen:

Schüttwaaren auf der Basis von 1 Quarter Weizen nach den London ball-tie printed rates oder pro 2000 Kilo; Spiritus pro 144 Medro; Flachs und Heede nach England pro Ton von 20 Centner ausgeliefertes Gewicht.  
 „ Frankreich pro 1020 Kilo ausgeliefertes Gewicht.  
 „ Deutschland pro Last von 60 Pud bei Flachs eingenommenes Gewicht.  
 „ Deutschland pro Last von 40 Pud bei Heede eingenommenes Gewicht.  
 Stückgüter nach der Kronstädter Liste.

## § 10.

Bei Befrachtungen en rouche stellt der Schiffer seinen ganzen Laderaum zur Disposition des Befrachters, Deck und Kajüte sind ausgenommen. Alle Kosten der Stauung hat der Ablader zu tragen und hat der Ablader das Recht, den Stauer zu wählen.

## § 11.

Bei Abschluß von Frachten über mit „circa“ bezeichnete Waarenquantitäten hat der Befrachter das Recht, bis 10% weniger zur Verladung zu empfangen.

## § 12.

Bei Zeichnung der Connoissemente sind den Schiffen nur folgende Vorbehalte gestattet:

- a) bei Sturz- und Gewichtswaaren, wenn der Schiffer nicht verpflichtet war, beim Messen oder Wiegen zugegen zu sein: „Maß und Gewicht unbekannt, frei von Beschädigung“;
- b) bei flüssigen Waaren: „frei von Leccage, Maß, Gewicht und Inhalt unbekannt“;
- c) bei emballirten Waaren: „Gewicht und Inhalt unbekannt“.

## § 13.

Der Tag, von welchem ab die Schifffahrt im Frühjahr als eröffnet zu betrachten ist, wird vom Börsen-Comité bestimmt.

## Cap. V.

**Ein- und Auseisen der Schiffe.**

## Cap. V.

**Ein- und Anseisen der Schiffe.**

## § 42 (resp. § 1 in der alten Fassung).

Die Eisungsarbeiten erstrecken sich nur auf den Hafen von Neval und werden von einer Commission geleitet, die für jede Saison vom Börsen-Comité gewählt wird.

## § 43 (resp. § 2).

Der Beginn der Thätigkeit der Eisungs-Commission, ebenso wie die Höhe der von den Schiffen für die Eisung zu leistenden Abgaben wird vom Börsen-Comité bestimmt und vermittelt Circular oder Anschlag an der Börse bekannt gemacht.

## § 44 (resp. § 3).

Die Abgabe wird zu gleichen Theilen vom Schiff und der ausgehenden Ladung getragen. Unter allen Umständen haftet jedoch der ausgehende Adressat des Schiffes für den richtigen Eingang der ganzen Eisungskosten.

## § 45 (resp. § 4).

So lange die Commission in Wirksamkeit ist, finden keine Separat-Accorde für Eisungen statt, es sei denn mit



vorher eingeholter Genehmigung der Eisungs-Commission. Wird dieses verabsäumt, so hat der Schiffer trotz der von ihm für eigene Rechnung ausgeführten Eisungsarbeiten den Betrag der festgestellten Eisungsabgabe zu entrichten.

§ 46 (resp. § 5).

Differenzen zwischen der Eisungs-Commission und den Schiffen, oder deren Correspondenten und Abladern werden dem Börsen-Comité zur definitiven Entscheidung überwiesen.

Bei der Revision der Usancen innerhalb der Revisions-Commission, hatte man auch die im § 32 erwähnte Kronstädter Lasten-Liste, nach welcher auch in Reval sämtliche Stückgutbefrachtungen abgeschlossen wurden, einer Durchsicht unterzogen und hatte es sich herausgestellt, daß auch diese Lasten-Liste als unvollständig und nicht in allen Positionen mit den wirklichen Verhältnissen übereinstimmend, vielfach einer Ergänzung, resp. Abänderung bedurfte. Die Commission arbeitete daher den folgenden Entwurf zu einer neu einzuführenden

## Revaler Lasten-Liste

aus:

		Pro Laft.			Pro Laft.
Ammoniak . . . . .	Brutto Pud	120	Därme, gefalzene . . . . .	Brutto Pud	100
Ameisencier . . . . .	" "	30	Damen . . . . .	" "	30
Anis . . . . .	" "	80	Droguen, nicht genannte . . . . .	" "	60
Anisöl . . . . .	" "	60	Düngsalz . . . . .	" "	120
Bast . . . . .	" "	40	Eier . . . . .	" "	80
Baumrinde . . . . .	" "	40	Eigelb . . . . .	" "	80
Baumwolle, gepreßt . . . . .	" "	60	Eisen . . . . .	" "	120
Blut, getrocknetes . . . . .	" "	80	Eisenbleche . . . . .	" "	120
Borsten . . . . .	" "	80	Eiweiß . . . . .	" "	40
Bücher . . . . .	" "	60	Glennhäute . . . . .	" "	50
Butter . . . . .	" "	100	Emballage, alte . . . . .	" "	80
Beeren . . . . .	" "	60	Erbjen, gewöhnliche . . . . .	" "	120
Canthariden . . . . .	" "	30	" (Zuckererbjen). . . . .	" "	60
Caviar . . . . .	" "	40	Erde in Fässern . . . . .	" "	120
Cellulose (Papiermasse) . . . . .	" "	80	Felle, ungegerbte . . . . .	" "	50
Cichorien . . . . .	" "	80	Federn . . . . .	" "	30
Colosonium . . . . .	" "	100	Fensterglas . . . . .	" "	100
Crasch . . . . .	" "	80	Filz . . . . .	" "	50

		Pro Last.			Pro Last.
Flachs . . . . .	Brutto Pud	60	Leder . . . . .	Brutto Pud	80
Fleischwaaren und gerupftes Ge- flügel . . . . .	" "	80	Lederabfälle in Rухlen . . . . .	" "	60
Fleischmehl . . . . .	" "	80	Lederschabfcl . . . . .	" "	40
Galläpfel . . . . .	" "	60	Leim . . . . .	" "	60
Glycerinlauge und Glycerin . . . . .	" "	120	Leinwand . . . . .	" "	80
Goldfräge . . . . .	" "	100	Lichte von Talg, Wachs und Stearin . . . . .	" "	80
Grüthe . . . . .	" "	100	Lumpen, wollene . . . . .	" "	40
Gummiwaaren . . . . .	" "	40	do. leinene . . . . .	" "	60
Gyps . . . . .	" "	120	Lycopodium . . . . .	" "	60
Harzabfälle . . . . .	" "	60	Malachit . . . . .	" "	60
Hanf in gepreßten Ballen . . . . .	" "	60	Mannagrüthe . . . . .	" "	100
Hanfgarn . . . . .	" "	60	Manufacturwaaren:		
Harz . . . . .	" "	100	Segeltuch,		
Häsenfelle . . . . .	" "	40	Kawentuch,		
Häusenblase . . . . .	" "	30	Flämischlein,		
Häute, getrocknete . . . . .	" "	50	Calamänken,	" "	80
do. gefalzene . . . . .	" "	100	Sackleinen,		
Heede von Hanf und Flachs . . . . .	" "	20	Leinwand,		
Holzwaaren . . . . .	" "	40	Margarin . . . . .	" "	120
Honig . . . . .	" "	100	Matten und Rухlen . . . . .	" "	40
Hopsen, ungepreßt . . . . .	" "	30	Mehl . . . . .	" "	100
do. gepreßt . . . . .	" "	50	Maazgut . . . . .	Cubit-Fuß	80
Horn-Spißen, Platten u. Abfall . . . . .	" "	80	Metallfräge . . . . .	Brutto Pud	100
Insectenpulver . . . . .	" "	60	Mineralöl . . . . .	" "	100
Inchten . . . . .	" "	80	Neze, alte . . . . .	" "	80
Kameelhaar, gepreßt . . . . .	" "	50	Del jeder Art in Fässern . . . . .	" "	100
do. ungepreßt . . . . .	" "	40	Delstuchen, verpackt . . . . .	" "	120
Kartoffelmehl . . . . .	" "	100	do. unverpackt . . . . .	" "	100
Käse . . . . .	" "	100	Neu . . . . .	" "	120
Kleezaamen . . . . .	" "	80	Papier . . . . .	" "	80
Kleie . . . . .	" "	60	Papyros . . . . .	" "	30
Knochen . . . . .	" "	80	Pech . . . . .	" "	100
Knochenkohle . . . . .	" "	100	Pelzwerk und Handwaaren . . . . .	" "	30
Knochenmehl . . . . .	" "	100	Petroleum . . . . .	" "	100
Knochenschrot . . . . .	" "	100	Pferdehaar und Schweife . . . . .	" "	60
Krapp, in Wurzeln . . . . .	" "	40	Pferdehäute . . . . .	" "	50
do. gemahlen . . . . .	" "	80	Pöfen . . . . .	" "	30
Krebsteine . . . . .	" "	60	Pottasche . . . . .	" "	120
Kuhhaare, (Kuhwolle) gepreßt . . . . .	" "	50	Poudrette . . . . .	" "	60
do. ungepreßt . . . . .	" "	40	Quittenkerne . . . . .	" "	60
Kuhhäute . . . . .	" "	50	Alhabarber . . . . .	" "	60
Kümmel . . . . .	" "	80			
Kupfer und alte Münzen . . . . .	" "	120			

	Pro Last.		Pro Last.
Säcke, leere. . . . . Brutto Pud	40	Umzugsgut (Möbeln etc.) per	
Salpeter . . . . . " "	120	80 Cubit-Fuß oder . . . Brutto Pud	60
Schaaßfelle . . . . . " "	50	Vogelstängel in Körben . . . " "	40
Seide und Seidenabfall . . . " "	40	Wachs in Fässern . . . . . " "	80
Seife . . . . . " "	100	do. in Paden . . . . . " "	100
Semen cynae . . . . . " "	60	Waldmoos . . . . . " "	30
Senfmehl . . . . . " "	60	Walfroßzähne . . . . . " "	100
Senfsaat . . . . . " "	80	Wein in Fässern . . . . . " "	100
Stearin . . . . . " "	100	do. in Kisten . . . . . " "	60
Süßholz . . . . . " "	60	Werg, getheert und gepreßt . . . " "	100
Spiritus . . . . . Wedro	144	do. ungetheert u. Wergflachs . . . " "	40
Taback in Paden . . . . . Brutto Pud	60	Wolle in ungepreßten Ballen. . . " "	30
Talg . . . . . " "	120	do. „ gepreßten „ . . . " "	50
Taubenguano . . . . . " "	60	Wild und Geflügel, ungerupft . . . " "	50
Tannverk, altes . . . . . " "	100	Wollenabfall, gepreßt . . . . . " "	50
do. neues . . . . . " "	120	do. ungepreßt . . . . . " "	30
Terpentinöl . . . . . " "	100	Ziegenhaar, gepreßt . . . . . " "	50
Thee . . . . . " "	40	do. ungepreßt . . . . . " "	40
Theer . . . . . " "	100	Zucker . . . . . " "	100
Thran . . . . . " "	120		

Wenn dieser Entwurf einer Revaler Lasten-Liste auch im Princip genehmigt und die Einführung desselben in der Praxis beschlossen wurde, so ist Letzteres doch bis dato noch nicht bewerkstelligt worden, da die als wünschenswerth erachteten und daraufhin vom Börsen-Comité angeknüpften Unterhandlungen mit der St. Petersburger Kaufmannschaft, die dortige Lasten-Liste mit dem vorliegenden Entwurf in Einklang zu bringen, noch zu keinem Resultat geführt haben.

## B. Finanzielle Angelegenheiten des Börsen-Comités.

### Die Subvention seitens der Stadtverwaltung.

Die dem Börsen-Comité von der Stadtverwaltung gezahlte jährliche Subvention ist auch für das Jahr 1886 auf der früheren Höhe von 7500 Rubel (lt. Rechenschaftsbericht 1885 pag. 4) belassen worden.

Unter dem 29. November 1886 Nr. 2057 wandte sich darauf das Stadtkomittee mit folgendem Schreiben an das Börsen-Comité:

„Der in den letzten Jahren zu Tage getretene Rückgang der städtischen Einnahmen legt dem Stadtkomittee mit dringender Nothwendigkeit die Verpflichtung auf, bei den städti-



ischen Ausgaben darüber zu wachen, daß nicht nur alle Verwendungen, die keinen obligatorischen Character an sich tragen, nach Möglichkeit reducirt, sondern daß auch die Subventionen, welche die Stadt bisher verschiedenen Institutionen bewilligt hat, entsprechend gekürzt werden. Bei der Budgetaufmachung im Jahre 1885 wurde eine Reihe von Subventionen laut Beschluß der Stadtverordneten-Versammlung um 50<sup>0</sup>/<sub>100</sub> herabgesetzt, während die Subvention des Börsen-Comités auf ihrer früheren Höhe mit 7500 Rubel belassen werden konnte; dieses konnte nur dadurch bewerkstelligt werden, daß andere berechnigte städtische Interessen unberücksichtigt blieben.

„In diesem Jahre, wo die Schwierigkeit noch größer wurde, in den städtischen Einnahmen und Ausgaben das Gleichgewicht herzustellen, hat das Stadttamt sich in die Nothlage versetzt gesehen, die Subvention des Börsen-Comités pro 1887 um 1000 Rubel im Voranschlage des Budgets herabzusetzen.

„Zudem das Stadttamt hiervon dem Börsen-Comité Mittheilung macht, erlaubt es sich der Hoffnung Raum zu geben, das Börsen-Comité werde seinerseits in gerechter Würdigung der schwierigen städtischen Finanzverhältnisse gegen diese Subventionsverminderung keine Einwendung erheben.“

So schwer es nun auch dem Börsen-Comité fallen mußte, bei seinen äußerst beschränkten Geldmitteln, die an und für sich schon geringe städtische Subvention noch um 1000 Rubel gekürzt zu sehen, so erklärte es sich doch mit dieser Reduction für das Jahr 1887 einverstanden, im Hinblick auf die augenblickliche überaus schwierige finanzielle Lage der städtischen Verwaltung, ohne dadurch aber auch nur im Geringsten die Frage über die Höhe der von der Stadt dem Börsen-Comité zu zahlenden Subvention für die Zukunft präjudiciren zu wollen. Im Gegentheil sprach das Börsen-Comité dem Stadttamt gegenüber in seinem Antwortschreiben d. d. 3. December 1886 Nr. 222 die bestimmte Hoffnung aus, daß diese Subvention, in gerechter Würdigung der auch der Stadt selbst aus einer energischen und umsichtigen Vertretung der Handelsinteressen durch das Börsen-Comité erwachsenden Vortheile, wieder entsprechend erhöht werden würde, sobald die Finanzlage der Stadt sich nur einigermaßen wieder gebessert haben sollte.

Auf Grund dieser Verständigung zwischen Stadttamt und Börsen-Comité wurde denn auch die städtische Subvention des Börsen-Comités in dem Voranschlage des städtischen Budgets pro 1887 mit 6500 Rubel aufgenommen und in dieser Höhe auch von der Stadtverordneten-Versammlung gelegentlich der Budgetberathungen genehmigt.

Die Frage wegen Subventionirung des Börsen-Comités pro 1887 hatte damit jedoch, leider noch nicht ihr Ende erreicht. Am 30. Januar 1887 Nr. 159 lief nämlich weiter folgendes Schreiben des Stadttamts beim Börsen-Comité ein:

„Der Estländische Gouverneur hat mittelst Schreibens vom 27. Januar a. e. Nr. 361 den Antrag gestellt, die Stadtverordneten-Versammlung möge im Interesse der Beseitigung eines Deficits im städtischen Budget pro 1887 die Frage in nochmalige Erwägung ziehen, ob es nothwendig erscheine, dem Börsen-Comité, dessen Finanzlage eine sehr günstige sei, für das laufende Jahr städtischerseits überhaupt eine Subvention zu bewilligen.

„Ghe nun das Stadttamt diesen Antrag des Gouverneurs der Stadtverordneten-Versammlung zur Berathung vorgelegt, beehrt es sich, obigem Börsen-Comité das angezogene Schreiben sub lege retraditionis mit der ergebensten Bitte zu übersenden, das Börsen-Comité wolle es nicht unterlassen, in der beregten Angelegenheit dem Stadttamte eine gutachtliche Meinungsäußerung mitzutheilen.“

Das diesem Schreiben beigelegte, an das Revalsche Stadthaupt gerichtete Rescript des Herrn Gouverneurs hat folgenden Wortlaut:

„Im Punkt 2 der Beschlüsse der Revaler Stadtverordneten-Versammlung vom 14. Januar a. e., welche mir von Ew. Hochgeboren am 23. d. Mts. Nr. 109 vorgestellt worden sind, heißt es: an Stelle der auf Verfügung der Gouvernements-Session für Städteangelegenheiten aus dem Budget dieses Jahres ausgeschlossenen §§ 40, 41, 44, 187 und 188 in das Budget folgende Positionen aufzunehmen (folgen die betreffenden auf den Unterhalt der Polizei, Nachtwache und das Anzünden und Reinigen der Straßenlaternen bezüglichlichen Positionen des städtischen Ausgabebudgets) wodurch sich im Budget ein Deficit von 2201 Rbl. 87 Kop. herstellt.“

„Bei Durchsicht des Einnahme- und Ausgabe-Budgets der Stadt Reval pro 1887 habe ich bemerkt, daß laut Art. 202 von der Stadtverordneten-Versammlung eine Subvention an das Börsen-Comité im Betrage von 6500 Rbl. ausgesetzt worden ist.

„Aus dem mir am 24. Januar Nr. 23 vorgestellten und in der Copie hier beigefügten Budget des Börsen-Comités pro 1887 ersehe ich nun aber, daß das Börsen-Comité einer Subvention von Seiten der Stadt durchaus nicht bedarf, daß sich bei demselben vom vergangenen Jahre her ein Ueberschuß von 9736 Rbl. 40 Kop. angesammelt hat, welcher als Einnahme für das laufende Jahr gebucht ist und daß nach seinem Budget zum 1. Januar 1888 noch ein Saldo von 6736 Rbl. 40 Kop. vorgesehen ist.

„Mir vollständig der schwierigen finanziellen Lage bewußt, in welcher sich gegenwärtig die Revalsche Stadtverwaltung befindet, halte ich es für meine Pflicht, Ihre Aufmerksamkeit auf das Obige zu lenken. Zugleich bitte ich Ew. Hochgeboren ergebenst, auf Grund des Punktes 3 § 58 der Städteordnung diese Frage der Stadtverordneten-Versammlung zur Berathung vorzulegen.

„Mit Rücksicht darauf daß: 1) das städtische Budget pro 1887 noch nicht gesetzliche Kraft erlangt hat; 2) daß eine Subvention an das Börsen-Comité nicht zu den obligatorischen Ausgaben der Stadt gehört; 3) daß aus dem Budget des Börsen-Comités pro 1887 zu ersehen ist, daß dasselbe einer Subvention von der Stadt gar nicht bedarf und endlich 4) daß nach dem Budget der Stadt Reval schon jetzt zum 1. Januar 1888 ein Deficit von 2201 Rbl. 87 Kop. vorgesehen wird, — setze ich voraus, daß die Stadtverordneten-Versammlung nicht dem städtischen Haushalt Verluste zufügen und die Stadt dadurch mit Schulden belasten wollen wird, daß sie Ausgaben, und dabei ziemlich bedeutende, für nicht vorhandene Bedürfnisse macht.

„Es unterliegt freilich keinem Zweifel, daß von einer Entwicklung des örtlichen Handels und der Industrie auch der Wohlstand der Stadt abhängt und daß in dieser Beziehung eine von der städtischen Verwaltung geleistete Unterstützung als durchaus lewerf-

entsprechend erscheint. Aber hierzu muß die Stadt von der Nothwendigkeit einer derartigen Unterstützung überzeugt sein. In dem gegebenen Falle sehen wir aber gerade das Umgekehrte, d. h. daß die Stadt zum Nachtheil anderer Interessen und Bedürfnisse des städtischen Haushalts dem Börsen-Comité eine ziemlich bedeutende Unterstützung angedeihen läßt, deren dieses letztere, nach Ausweis seines eigenen Budgets pro 1887, gar nicht bedarf. Es kann ja sein, daß ein solches Bedürfniß sich einmal in der Zukunft und in ganz anderem Umfange, als wie gegenwärtig von der Stadtverordneten-Versammlung hierfür assignirt ist, als nothwendig erweist, dann freilich wird die Versammlung diese Frage zu bepröben und ihrer Zeit einen den wirklichen Bedürfnissen und dem Bestande ihrer Mittel entsprechenden Beschluß zu fassen haben. Die gegenwärtig von der Versammlung bestimmte Subvention an das Börsen-Comité erweist sich aber als eine durchaus unproductive und dem städtischen Haushalt ohne Zweck Schaden zufügende Ausgabe und ich kann mir den resp. Beschluß der Stadtverordneten-Versammlung nicht anders erklären, als daß derselben das Budget des Börsen-Comités pro 1887 nicht bekannt gewesen ist.

„Ueber den weiteren Verlauf dieser Sache bitte ich Ew. Hochgeboren mich benachrichtigen zu wollen.“

Das Börsen-Comité antwortete hierauf dem Stadtamte am 3. Februar 1887 Nr. 32 u. N. Folgendes:

„Eine Subvention von Seiten der Stadt zu missen, sieht das Börsen-Comité sich durchaus nicht im Stande. Für das laufende Jahr ist nach dem städtischen Budget, die in den letzten Jahren dem Börsen-Comité gezahlte Subvention von 7500 Rubel, bereits um 1000 Rubel gekürzt worden. Nur mit aller Reserve und nur unter Berücksichtigung der in der That schwierigen städtischen Finanzlage hat das Börsen-Comité mit dieser Kürzung für das laufende Jahr sich einverstanden erklären können. Diese an und für sich schon kleine Subvention jetzt nachträglich noch reduciren, sie womöglich ganz streichen, hieße die weitere Existenz des Börsen-Comités überhaupt in Frage stellen, welche letztere Eventualität wohl ebensowenig im Interesse der Stadt als in demjenigen des Herrn Gouverneurs liegen kann. Ist doch das Börsen-Comité gerade diejenige Institution, welche eins der vitalsten städtischen Interessen, dasjenige des Handels und der Schifffahrt zu vertreten hat. Darf es doch niemals vergessen werden, daß die Haupteinnahmequellen, über welche unsere Stadtverwaltung zu verfügen hat, gerade diejenigen sind, welche ihr aus unserem Handel und unserer Schifffahrt zufließen. Auch in dem Schreiben des Herrn Gouverneurs ist es anerkannt worden, daß von der Entwicklung des örtlichen Handels und der Industrie der Wohlstand der Stadt abhängt. Wie sehr diese Behauptung, aber auch ebenso die weitere wahr ist, daß mit dem Verfall des örtlichen Handels und der Industrie auch der Wohlstand der Stadt untergraben wird, das ist durch die Erfahrungen der letzten Jahre unserer Stadtverwaltung zu deutlich ins Gedächtniß geprägt worden, als daß es noch einer weiteren Erklärung dessen bedarf. Freilich ist der Gouverneur der Ansicht, das Börsen-Comité befinde sich in einer äußerst günstigen pecuniären Lage, indem es vom vorigen Jahre einen Ueberschuß von 9736 Abl. 40 Kop. erübrigt hätte und bedürfe deshalb einer Subvention von Seiten der Stadt nicht. Dem ist jedoch in Wirklichkeit nicht so.



„Die Summe von 9736 Rbl. 40 Kop., welche dem Budget des Börsen-Comités pro 1887 als Saldo vorgetragen ist, bildet nicht etwa den Ueberschuß des vorigen Jahres, sondern hat sich allmählich seit dem Bestehen des Börsen-Comités vom Jahre 1872, d. h. im Laufe von 15 Jahren durch alljährliche kleine Ueberschüsse angesammelt. Daß das Börsen-Comité aber mit der äußerst geringfügigen, ihm von der Stadt bewilligten Subvention überhaupt auszukommen vermocht hat, ist nur der weisen Sparsamkeit, mit welcher das Börsen-Comité stets seine Ausgaben zu bemessen gewußt hat, und den nicht unbedeutenden persönlichen pecuniären Opfern, welche verschiedene Glieder des Börsen-Comités seit dem Bestehen desselben im Interesse unseres Handels, und dadurch auch im Interesse der Stadt selbst gebracht haben, zu verdanken. Trotz der in Aussicht genommenen Subvention der Stadt von 6500 Rubel ist aus dem Budget des Börsen-Comités zu ersehen, daß dasselbe mit einem voraussichtlichen Deficit von 3000 Rubel schließt, da zur Bestreitung seiner nothwendigsten Ausgaben das Comité sich wird gezwungen sehen müssen, aus den Ueberschüssen früherer Jahre diese Summe zu entnehmen, so daß der angenommene Saldo zum 1. Januar 1888 nur 6736 Rbl. 40 Kop. beträgt. Wollte man nun auch die Subvention der Stadt von 6500 Rbl. dem Comité entziehen, so ist es klar, daß bereits im laufenden Jahre die geringfügigen Ueberschüsse des Comités verausgabt werden müßten, um überhaupt die Existenz des Comités noch zu ermöglichen. Es würde einer Körperschaft, wie des Börsen-Comités, und auch der Stadt, deren Interessen diese Körperschaft zu vertreten hat, nicht würdig erscheinen, wollte man ihr durch Entziehung jeglicher Existenzmittel die Freiheit des Handelns, durch welche allein sich nur eine ersprießliche Wirksamkeit erzielen läßt, rauben. Nur dann kann ein Börsen-Comité energisch und mit Erfolg die örtlichen Handelsinteressen vertreten und die nöthigen Maßregeln treffen, wenn es am raschen, thätigen und materiellen Eingreifen nicht durch das Fehlen jeglicher Geldmittel behindert wird. Denn die Bedürfnisse des Handels sind oft so unvorhergesehen und zwingend, daß nur sofortiges Einschreiten und die sofortige Möglichkeit über die erforderlichen Mittel zu verfügen, ihre Befriedigung herbeiführen kann. Deshalb ist auch die pecuniäre Unterstützung, welche die Stadt dem Börsen-Comité angedeihen läßt, nicht nur als eine zufällige, von dem jeweiligen Stande des städtischen Budgets abhängig zu machende, aufzufassen, sondern als eine durchaus zwingende, welche die Stadt unter allen Umständen zu leisten verpflichtet sein müßte. Was die Stadt zur Förderung und Unterstützung des Handels thut, das thut sie sich selbst zum Nutzen. Derartige Ausgaben können niemals als unproductive bezeichnet werden.

„Daß diese Auffassung auch von den Communen anderer Städte getheilt wird, erweist ein Vergleich der dortigen Verhältnisse mit den hiesigen, so z. B. unserer Schwesterstädte Libau und Riga, wo die Verhältnisse ziemlich analog den unsrigen liegen. Dem Libaner Börsen-Comité ist von der dortigen Stadtverwaltung eine Subvention von 15000 Rubel jährlich bewilligt, trotzdem daß das dortige Börsen-Comité ein Capital von etwa 100000 Rubel sein eigen nennt. In Riga, wo das Capital, ganz abgesehen von dem Capital der dortigen Börsenbank, über  $\frac{1}{2}$  Million Rubel beträgt, ist dem Börsen-Comité ein gewisser procentualer Antheil der Waarenprocentsteuer gesetzlich zugesichert, welcher im Jahre 1885 die erkleckliche Summe von 66727 Rubel ausmachte. Im Ver-

gleich mit diesen Verhältnissen muß freilich die Subvention, die das Nevaler Börsen-Comité von der Stadt bezieht, als verschwindend klein bezeichnet werden.

„Im Hinblick auf all' das hier Angeführte, beehrt sich daher das Nevaler Börsen-Comité das Stadtamt ebenso ergeben wie dringend zu ersuchen, bei der nächsten Stadt-verordneten-Versammlung beantragen zu wollen: die für das laufende Jahr dem Börsen-Comité zu zahlende Subvention auf der, gegen früher bereits um 1000 Rubel reducirten Höhe von 6500 Rubel zu belassen.“

Nachdem hierauf zwischen dem Stadtamt und Börsen-Comité dieser Angelegenheit wegen noch mündliche Unterhandlungen gepflogen worden waren, lief am 12. Februar Nr. 231 folgende Rückänßerung des Stadtamts ein:

„Als das Stadtamt zufolge seines Schreibens vom 30. v. M. Nr. 159 obigem Börsen-Comité das Schreiben des Ehtländischen Gouverneurs betreff. die Entziehung der städtischen Subvention für das laufende Jahr, zur gefälligen Rückänßerung übersandte, war es sich dessen vollkommen bewußt, daß diese Angelegenheit in hohem Maße die Interessen des Börsen-Comités berühren und eventuell auch schädigen müsse. Diese Vor-aussetzung des Stadtamts hat, wie aus der Antwort des Börsen-Comités vom 3. d. Mts. Nr. 32 hervorgeht, ihre volle Bestätigung gefunden.

„Wenn das Stadtamt jedoch nichtsdestoweniger sich an das Börsen-Comité wendet und letzterem gegenüber, gestützt auf die zwischen dem Präses des Börsen-Comités und dem Stadtamte geführten mündlichen Verhandlungen, die Erwartung ausspricht, es werde bei gegenseitig gutem Willen möglich sein, auf der einen Seite das Börsen-Comité vor jeder erheblichen finanziellen Schädigung zu wahren und auf der anderen Seite die Stadt aus der bestehenden Finanz-Calamität, welche ihren Ausdruck in dem budgetmäßigen Deficit findet, zu befreien, so läßt es sich in erster Linie von dem Bestreben leiten, seinerseits nichts unversucht zu lassen, um das bisherige, im Interesse des Gemeinwohls so nothwendige Einvernehmen zwischen dem Börsen-Comité und der städtischen Verwaltung auch zukünftig aufrecht zu erhalten.

„Zu dem Behufe erlaubt sich das Stadtamt die Aufmerksamkeit des Börsen-Comités auf die mißliche Lage der städtischen Verwaltung zu lenken, welche sich, um dem Drängen des Gouverneurs Folge zu leisten, in die Nothwendigkeit versetzt sieht, auf Mittel und Wege zu sinnen, welche geeignet erscheinen eine Deckung des vorhandenen Deficits herbeizuführen. Es kann hierbei nicht in Abrede gestellt werden, daß die augenblickliche Finanzlage des Börsen-Comités eine günstige ist und daß, falls die städtische Subvention um einen entsprechenden Betrag gekürzt werden sollte, dem Börsen-Comité zunächst keine erheblichen Schwierigkeiten hieraus erwachsen können. Um keiner irrthümlichen Auffassung Raum zu geben, hält das Stadtamt es nicht für überflüssig, seinen Standpunkt dahin zu kennzeichnen, daß es die Subventionirung des Börsen-Comités als den allgemeinen städtischen Interessen entsprechend erachtet und die Anschauung des Börsen-Comités — die Förderung und Unterstützung des Handels gereiche der Stadt zum directen Nutzen — durchaus theilt. Aber gerade diese Gemeinsamkeit der Interessen legt auch beiden Theilen die Verpflichtung auf, helfend und fördernd dort einzugreifen, wo momentan die Interessen eines jeden Theiles dieses verlangen. In dem gegebenen Falle befindet sich nun, wie



bereits hervorgehoben, die städtische Verwaltung in einer solchen Nothlage, welcher nach Meinung des Stadtamts durch das Entgegenkommen des Börsen-Comités Abhülfe geschaffen werden könnte. Angesichts dieser Umstände erlaubt sich das Stadtaamt, ehe es die in Rede stehende Materie der Stadtverordneten-Versammlung zur Beschlußfassung vorlegt, dem Börsen-Comité folgenden Vorschlag zu machen:

„Behufs Deckung des budgetmäßigen Deficits erklärt sich das Börsen-Comité für dieses laufende Jahr damit einverstanden, daß die städtische Subvention von 6500 Rbl. auf 4000 Rbl. herabgesetzt werde, jedoch mit der Bedingung, daß, falls am Schluß dieses Jahres sich bei der Stadt-Casse ein Ueberschuß der Einnahmen ergeben sollte, dem Börsen-Comité aus diesem Ueberschuß eine Summe bis zum Betrage von 2500 Rbl. ausbezahlt wird.

„Das Stadtaamt ersucht das Börsen-Comité ergebenst, diesem Vorschlage seine Zustimmung nicht versagen zu wollen.“

Bei den Berathungen über diesen Vorschlag konnte sich das Börsen-Comité nicht der Einsicht verschließen, daß die Lage der städtischen Finanzen augenblicklich wirklich eine äußerst precäre sei, und daß es der Stadt angesichts des voranzusehenden Deficits im städtischen Budget sehr schwer fallen müsse, die Subvention an das Börsen-Comité in der Höhe von 6500 Rbl. zu zahlen. Das Börsen-Comité glaubte daher der Stadtverwaltung in diesem Falle noch ein weiteres Entgegenkommen schuldig zu sein und acceptirte behufs Deckung des städtischen Deficits eine weitere Reduction seiner Subvention pro 1887 auf 4000 Rbl., jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß, falls am Schluß des Jahres sich in der Stadt-Casse ein Ueberschuß der budgetmäßig angenommenen Einnahmen über die budgetmäßig angenommenen Ausgaben ergeben sollte, aus diesem Ueberschuß dem Börsen-Comité eine Summe bis zum Betrage von 2500 Rbl. ausbezahlt werde.

Auf der Stadtverordneten-Versammlung am 18. März 1887 kam endlich diese ganze Angelegenheit zur Verhandlung und wurde auf derselben ein diesen letzten Vorschlag des Börsen-Comités befürwortender Antrag des Stadtaamts mit großer Majorität angenommen.

Die günstige Gestaltung, welche der Handel Nevals im Jahre 1887 annahm, bewirkte natürlich auch ein erhöhtes Einfließen der Handelsabgaben, so daß sich am Schluß des Jahres ein erfreulicher Ueberschuß der Einnahmen in der Stadtcasse ergab, aus welchem dem Börsen-Comité auch conform dem obigen Beschluß die Summe von 2500 Rbl. ausbezahlt wurde.

Für das Jahr 1888 ist die Subvention der Stadt an das Börsen-Comité im städtischen Budget ebenfalls mit 6500 Rbl. bemessen worden.

---



## C. Hafen- und Schiffahrts-Angelegenheiten.

### 1. Der Hafenbau.

#### a. Die Schlussabrechnung über den Bau des neuen Bassins.

Sämmtliche Arbeiten zum Bau des neuen Bassins, deren Ausführung das Börsen-Comité durch seine beiden Vereinbarungen mit dem Begebauministerium vom 19. September 1880 und 5. Juni 1885 übernommen hatte, waren, wie bereits im vorigjährigen Rechenschaftsbericht erwähnt, zum 1. Januar 1886 fertiggestellt worden. Die Abrechnung über die dem Börsen-Comité für diese Arbeiten von der Krone zukommenden Summen ist im Jahre 1886 beendet worden. Die Kosten für die Arbeiten haben im Ganzen die Summe von **807,480 Rbl. 99 Kop.** betragen, welche Summe dem Börsen-Comité zum Vollen ausbezahlt worden ist. Von der Regierungsinspection der Hafenarbeiten wurde darauf dem Börsen-Comité eine auf die obige Summe lautende Abrechnung über sämmtliche ausgeführten Arbeiten mit der Bitte übersandt, diese Abrechnung daraufhin zu unterschreiben, daß das Börsen-Comité dieselbe als richtig anerkenne, in Veranlassung der qu. Hafenarbeiten keine weiteren Ansprüche mehr an die Krone stellen würde und sich endlich dazu verpflichte, denjenigen Platz auf der Südseite des Bassins, auf welchem sich gegenwärtig die dem Börsen-Comité gehörenden Steine zum Bau der projectirten Speicherranlagen befinden, zu ebendenselben Preisen zu planiren und mit Gras zu bepflanzen, zu welchen diese Arbeit früher auf dem ganzen übrigen auf der Südseite belegenen Lagerplätze ausgeführt worden war. Das Börsen-Comité ertheilte seine Unterschrift in dem gewünschten Sinne, mit dem Hinzufügen jedoch, daß es sich erlaube, dem Herrn Begebauminister nochmals sein früheres Gesuch wegen Vergütung der vom Comité erlittenen Verluste in Veranlassung des Dammbruchs beim Bau des neuen Bassins am 25. Mai 1882 in gütige Erinnerung zu bringen. (Diese Verluste betrugen die Summe von 20,880 Rbl. 39 Kop.).

Zur Unterhaltung und Remonte des neuen Bassins sind für das Jahr 1887 2000 Rubel in dem Ausgabebudget des Ministeriums der Begecommunication assignirt. In der Anmerkung N. 14 zum § 11 Punkt 3 des erwähnten Budgets heißt es hierüber:

„Bis jetzt sind für die laufenden Remonten des Revaler Hafens von der Krone gar keine Summen assignirt gewesen, im Hinblick darauf, daß die alten Hafenwerke, (Hafenbrücken) sich unter der Verwaltung der Stadt befinden, das neue Bassin sich aber noch im Bau befand. Gegenwärtig nach Beendigung des Baues des neuen Bassins, welches unter der Verwaltung des Ministeriums der Begecommunication steht, wird die Assignation von 2000 Rubel für das Jahr 1887 für die Unterhaltungs- und Remontekosten des neuen Bassins gefordert.“

## b. Der weitere Ausbau des Hafens.

### a. a. Der neue Contract mit dem Bauten=Ministerium.

Die von der hiesigen Regierungsinspection der Hafenarbeiten aufgemachten neuen Kostenanschläge für die Reconstruction des nördlichen, östlichen und südlichen Bollwerks waren Anfang 1886 fertiggestellt und dem Ministerium zur Durchsicht resp. Bestätigung vorgestellt worden. Die Aufmachung dieser Kostenanschläge durch das Ministerium der Wegecommunication und die Ausführung dieser Bauten speciell aus den diesem Ministerium zu Gebote stehenden Summen war bekanntlich aus dem Grunde als nothwendig erachtet worden, weil das Marineministerium, unter dessen specieller Verwaltung diese Hafenwerke bis dazu gestanden hatten, und auf dessen Kosten auch die Reconstruction derselben nach den Beschlüssen der Commission unter dem Präsidium des Ingenieurs Wirkl. Staatsraths Augustowsky (im März und April 1884) ausgeführt werden sollten, gelegentlich der dieserhalb mit ihm geführten Verhandlungen direct erklärt hatte, daß es sich von einer weiteren Verwaltung und Remonte dieser Bollwerke los sage, weil dieselben augenblicklich jede Bedeutung für die Marine verloren hätten (cf. Rechenschaftsbericht 1885 pag. 14).

Die Prüfung der neu aufgemachten Kostenanschläge innerhalb der beim Ministerium der Wegecommunication niedergelegten Commission zum Bau von Handelshäfen nahm eine geraume Zeit in Anspruch, so daß auch der Sommer 1886 vergehen mußte, ohne daß mit den Arbeiten begonnen werden konnte.

In diesem Sommer besuchte auch der Herr Minister der Wegecommunication Neval auf der Durchreise und leistete einer Aufforderung des Börsen=Comités zur Besichtigung des Hafens Folge, wobei er Gelegenheit hatte, sich selbst von dem zerfallenen Zustande der Hafenwerke zu überzeugen. Auf persönliche Anordnung des Herrn Ministers wurde noch während des Sommers 1886 die Abtragung der obersten, am meisten zerfallenen Theile des Nordbollwerks bewerkstelligt, um so wenigstens diesem am meisten exponirten Theil der Hafenanlagen das Aussehen eines Trümmerhaufens einigermaßen zu rauben.

Nach seinen in Petersburg eingezogenen Erkundigungen hatte das Börsen=Comité unterdessen in Erfahrung gebracht, daß die weiteren in Aussicht genommenen Hafenbauten jedenfalls nicht mehr wie früher dem Börsen=Comité direct zur Ausführung übertragen werden, sondern auf dem Wege des Torges zur Vergebung gelangen und daß zur Theiligung an diesem Torge Einladungen seitens der Commission zum Bau von Handelshäfen ergehen würden. Nach erfolgter Meldung ging denn auch dem Börsen=Comité von gen. Commission mittelst Schreibens d. d. 30. September 1886, № 1827 die Aufforderung zu, sich an dem auf den 21. October 1886 anberaumten Torg zu betheiligen und auf demselben seinen Bot zu verlaublichen, für welchen das Comité auf Grund der bestätigten Pläne und Kostenanschläge bereit wäre, die Bauten zu übernehmen. Das Börsen=Comité reichte eine Offerte ein, die Bauten 4 % billiger als die von der Regierung aufgemachten Kostenanschläge auszuführen und erhielt auf Grund dieser Offerte die Arbeiten für die Summe von 465,329 Rbl. 60 1/2 vom Herrn Minister zugesprochen. Als Bevollmächtigter des Comité's begab sich darauf der Herr Präses, Baron Girard nach Petersburg, um mit der Regierung den Contract behufs Uebernahme der Arbeiten abzuschließen.

In Folge seines großen Umfanges soll dieser Contract in Folgendem nicht in extenso wiedergegeben, sondern nur die ein allgemeineres Interesse berührenden §§ desselben ausführlich behandelt, die übrigen dagegen nur oberflächlich berührt werden.

## Contract

### zur Ausführung der Arbeiten im Revaler Hafen.

Am 19. December des Jahres 1886 habe ich Endesunterzeichneter, in Vollmacht des Revaler Börsen-Comités, Präses dieses Börsen-Comités, Baron Etienne Arthurovitch Girard de Soucauton laut am 18. November 1886 sub Nr. 845 auf Grund des Berichts der zeitweiligen Commission zum Bau von Handelshäfen erfolgter Entscheidung des Herrn Ministers der Wege-Communication, mit genannter Commission, diesen Contract zur Ausführung der Arbeiten und Lieferungen für den Revaler Hafenbau durch das Revaler Börsen-Comité unter folgenden Bedingungen abgeschlossen:

§ 1. Gegenstand des Contracts bildet die nach dem Projecte und gemäß den vom Wegebauministerium bestätigten Plänen und Zeichnungen zu bewerkstelligende Ausführung folgender Arbeiten beim Revaler Hafen: a) die Reparatur der über dem Wasser und theilweise auch unter dem Wasser befindlichen Theile des nördlichen, östlichen und südlichen Bollwerks; b) die Herstellung von 100 laufenden Faden Steinquai, auf Pfahlrost, mit den nöthigen Vorrichtungen zum Befestigen der Schiffe, und die Pflasterung des Ufers längs dieses Quais; c) die Ausführung von Baggerarbeiten vor dem neu zu errichtenden Steinquai und unter demselben behufs Fertigstellung des Fundaments für das Quai, wobei der Baggerapparat während der ganzen Arbeitszeit vom Börsen-Comité zu unterhalten ist, und d) die Entfernung des alten unter dem Wasser befindlichen Fundaments und der einzelnen Pfähle vor der Victoriabrücke.

§ 2 giebt näher an, nach welchen Zeichnungen sich das Börsen-Comité bei Ausführung obiger Arbeiten zu richten hat.

§ 3. Zur Controle über die regelrechte Ausführung der Arbeiten und zur Ertheilung näherer Hinweise und Verfügungen am Orte der Arbeiten selbst wird vom Wegebauministerium ein Chef der Arbeiten (начальник работъ) mit den ihm untergebenen Beamten eingesetzt, von Seiten des Contrahenten muß dagegen zur factischen Ausführung der Arbeiten und zur Beobachtung aller gesetzlichen und im Bereich dieses Contractes liegenden Anforderungen des Chefs der Arbeiten oder der besonderen vom Ministerium hierzu abcommandirten Beamten eine mit den nöthigen technischen Kenntnissen ausgerüstete Persönlichkeit bei den Arbeiten zur Stelle sein. Der Chef der Arbeiten ist berechtigt, falls die vom Contrahenten zur Ausführung der Arbeiten gestellte Persönlichkeit sich hierzu als unfähig erweist, die Entfernung derselben zu verlangen. Der Contrahent ist verpflichtet dem Chef der Arbeiten alle zur Beaufsichtigung und Ausmessung derselben erforderlichen Instrumente und Hilfsmittel unentgeltlich zu geben.



§ 4 bestimmt, daß alle zum Unterhalt der Arbeiter erforderlichen Maßnahmen vom Contrahenten zu treffen sind und daß der Chef der Arbeiten sich in die inneren Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Nehmer nicht zu mischen hat.

§ 5 giebt genau die Art und Beschaffenheit aller zum Bau erforderlichen Materialien an.

§ 6 handelt von der bei Ausführung der Arbeiter einzuhaltenden Reihenfolge und Ordnung und über die Bestimmung der Quantität der ausgeführten Arbeiten.

§ 7. Im Falle von Beschädigungen an den Arbeiten durch Feindesmacht, Sturm, Andrang des Eises, Feuer oder andere ähnliche Zufälle, werden die Beschädigungen rechtzeitig vom Chef der Arbeiten, dem Contrahenten und dem Beamten der Controle besichtigt und muß über den Befund ein Act aufgestellt werden, der von allen anwesenden Personen zu unterschreiben ist. Dieser Act, in welchem namentlich auch angegeben sein muß, ob seitens des Contrahenten alle von ihm abhängigen Maßnahmen zur Verhütung der Beschädigungen getroffen worden sind, wird dem Ministerium zur Durchsicht vorgestellt, und wird, falls letzteres es anerkennt, daß die Beschädigungen nicht durch die Schuld des Contrahenten entstanden sind, und die Arbeiten außerdem contractmäßig ausgeführt waren, die Reparatur auf Kosten der Krone hergestellt, im entgegengesetzten Falle ist aber der Contrahent verpflichtet, sie auf seine Kosten zu machen. Falls der Contrahent zur Reparatur der Beschädigungen schreitet, ohne hierzu vom Chef der Arbeiten Ordre erhalten zu haben, so verliert er das Recht, auf Vergütung der Kosten für diese Reparaturen.

§ 8. Zur Ausführung der Baggerarbeiten wird dem Contrahenten der der Krone gehörige Baggerapparat zur Verfügung gestellt, bestehend aus dem Bagger „Городъ Ревель“, 4 Baggerprähmen, welche je 5 Cubikfuß Grund fassen, und einem Bugfordampfer, welcher bei ruhigem Wetter 3 der obigen gefüllten Prähme mit einer Schnelligkeit von 7 Knoten in der Stunde zu ziehen vermag. Alle diese Maschinen und Schiffe hat der Contrahent während der ganzen Bauzeit in vollständig arbeitsfähigem Zustande zu erhalten und stehen dieselben unter seiner vollen Verantwortung; im Falle von Beschädigungen an denselben wird nach Analogie des im vorhergehenden § Gesagten verfahren. Der ganze Baggerapparat muß nach Beendigung der Arbeiten der Krone wieder in vollständig arbeitsfähigem Zustande übergeben werden. . . . Weiter enthält dieser § nähere Bestimmungen über die Ausführung der Baggerarbeiten und die Berechnung des ausgebaggerten Bodenquantums. Der ausgebaggerte Grund muß, falls derselbe nicht anderweitig bei den Arbeiten verwandt wird, 4 Werst ins Meer weggeführt und daselbst ausgeworfen werden, widrigenfalls für jeden näher ausgeworfenen Prähm eine Strafe von 30 Rbl. zu erlegen ist. Alle ausgebaggerten Gegenstände, welche einen besonderen Werth und ein historisches Interesse repräsentiren, müssen der Krone abgeliefert werden.

§ 9. Die Besichtigung der Baggerarbeiten hat durch den Chef der Arbeiten je nach Ausbaggerung eines Terrains von wenigstens 2000 Quadratfaden zu geschehen und werden dem Contrahenten hierfür Quittungen ausgestellt. Nach Beendigung aller contractmäßigen Baggerarbeiten werden dieselben auf eine schriftliche Anzeige des Contrahenten hin von einer vom Ministerium zu belegirenden besonderen Commission oder Person besichtigt. Ueber jede Besichtigung ist ein besonderer Act aufzustellen. Irgendwelche Prä-

tionen auf Vergütung von Anschwenkungen oder Versandungen des Baggerterrains während der Arbeitsperiode werden nicht anerkannt. Das Baggerterrain muß überall auf die contractmäßige Tiefe (23') gebracht werden; über die contractmäßige Tiefe ausgebaggerter Boden wird dem Contrahenten nicht in Anrechnung gebracht. — Betreffs der übrigen Arbeiten bestimmt dieser § daß dieselben allmonatlich, oder wenn solches als zweckentsprechend erscheinen sollte, auch früher zu besichtigen sind, um darauf hin dem Contrahenten die Quittungen über die gelieferten Arbeiten auszustellen. Die Summe der ausgeführten Arbeiten muß durch einen Act festgestellt werden. Zur Uebernahme sämtlicher Arbeiten, welche ein Jahr nach ihrer Fertigstellung zu erfolgen hat, wird vom Ministerium eine besondere Commission abdelegirt. Die von dieser Commission etwa nicht für gut oder nicht contractmäßig befundenen Arbeiten ist der Contrahent verpflichtet für eigene Rechnung zu verbessern. . . . .

§ 10. Alle durch diesen Contract bedingten Arbeiten zum Ausbau des Revaler Hafens ist der Contrahent verpflichtet, spätestens 2 Jahre nach Abschluß dieses Contracts zu beendigen und der Krone zu übergeben. Die Vertheilung der Arbeiten auf die einzelnen Jahre wird durch eine besondere Beilage bestimmt, doch sind auch unter gewissen Bedingungen Abweichungen erlaubt. . . . .

§ 11. Die Ausführung aller durch diesen Contract bedingten Arbeiten übernimmt der Contrahent, und erhält die Zahlungen nur für die wirklich ausgeführte Quantität der Arbeiten nach Einheitspreisen, wie sie in einer besonderen Beilage zum Contract normirt sind. Diese Einheitspreise können in keinem Falle verändert werden, selbst auch dann nicht, wenn während der Ausführung der Arbeiten sich die Preise für die Materialien, Arbeitskräfte etc. durch irgend welche im Contract nicht vorgesehenen zufälligen Umstände verändert haben sollten. . . . . Die Einheitspreise für 1 Cubikfaden Baggergrund beziehen sich auf jede Qualität Grund, auch nicht ausgenommen Kies und Steine, welche von den Schiffen als Ballast ausgeworfen sind, doch ist hierher nicht zu rechnen das Heben und Entfernen von felsigem Grund, gesunkenen Barken und Schiffen und großen Steinen von wenigstens  $\frac{1}{4}$  Cubikfaden Umfang, alten Senkfaßen und dgl. In solchen Fällen hat die Zahlung nach besonderer Einigung zwischen dem Contrahenten und dem Chef der Arbeiten unter Bestätigung des Ministeriums zu erfolgen. Der Contrahent ist nicht berechtigt solche Arbeiten ohne vorherige Anzeige und specielle Ordre seitens des Chefs der Arbeiten zu beginnen, widrigenfalls er jeglichen Anspruch auf Vergütung für dieselben verliert. . . . .

§ 12. Falls im Laufe der Arbeiten das Ministerium es für nothwendig befinden sollte, Veränderungen in den Arbeitsprojecten vorzunehmen, oder einzelne Arbeiten ganz fallen zu lassen, so sind alle derartigen Verfügungen des Ministeriums für den Contrahenten bindend, und hat derselbe alle abgeänderten Arbeiten, gleich wie die projectmäßigen zu den für den Contract gültigen Einheitspreisen auszuführen. Falls in Folge der im Project gemachten Abänderungen oder aus irgend welchen anderen Gründen es nothwendig erscheint die Summe der Arbeiten bis zu 20% der contractmäßigen Summe von 165,329 Rbl. 60  $\frac{1}{2}$  Kop. zu erhöhen, so ist der Contrahent verpflichtet, auf Verlangen des Ministeriums diese Ergänzungsarbeiten bis zu 20% ebenfalls zu den für die contractlichen Arbeiten festgesetzten Einheitspreisen auszuführen, indem er Zahlung nur



für die wirklich ausgeführten Arbeiten erhält und die Frist für Beendigung der Arbeiten dementsprechend verlängert wird. . . . . Wenn infolge der getroffenen Veränderungen im ursprünglichen Projecte, einige Arbeiten ganz fallen gelassen werden sollten, und, bevor hiervon dem Contrahenten Anzeige gemacht, von demselben derartige Materialien bereits angeschafft und derartige Vorrichtungen getroffen worden, welche nur für die abbestellten Arbeiten nöthig waren, für die zur Ausführung gelangenden aber nicht erforderlich sind, so verbleiben derartige Materialien, nachdem für sie von der Krone der contractmäßige Preis bezahlt, Kronseigenthum und die getroffenen Vorbereitungen werden von der Krone vergütet, nach Maßgabe ihres ursprünglichen Werthes und der Quantität der bereits ausgeführten Arbeiten, für welche diese Vorbereitungen nöthig waren. Wenn sich bei der endgültigen Abrechnung ergeben sollte, daß in Folge der getroffenen Abänderungen in den Arbeiten eine Verminderung der contractmäßigen Bau- summe um mehr als 20% eingetreten ist, so wird dem Contrahenten von der Krone eine Vergütung von  $\frac{1}{10}$  des Werthes der um mehr als 20% verminderten Arbeiten gewährt.

§ 13. Nach Maßgabe der Ausführung der Arbeiten, werden dem Contrahenten vom Chef der Arbeiten Quittungen über die thatsächlich und den Bestimmungen des Contracts gemäß hergestellten Arbeiten ausgestellt. Auf Grund dieser Quittungen werden von dem betreffenden Ressort des Wegebauministeriums nicht später als 3 Wochen nach Einreichung der Quittungen dem Contrahenten Talons zum Empfang des Geldes ausgestellt, unter Einbehalt jedoch von 10% zur Bildung eines besonderen Sicherheitsfonds laut § 15 dieses Contracts. Außerdem können dem Contrahenten auch für geliefertes Arbeitsmaterial, bevor dasselbe noch in Gebrauch genommen ist, Interims- schein zum Empfang von 75% des Werthes jener Materialien und ebenfalls unter Einbehalt von 10% laut § 15 dieses Contracts ausgestellt werden. . . . . Ueber alle dem Contrahenten für geleistete Arbeiten gezahlte Summen werden vom Chef der Arbeiten besondere Bücher geführt. Am Schluß eines jeden Jahres macht derselbe eine besondere Abrechnung auf und stellt sie dem Contrahenten vor, welcher dieselbe auf ihre Richtigkeit hin zu unterschreiben hat. Falls der Contrahent sich mit der Abrechnung nicht einverstanden erklären sollte, so hat er solches spätestens im Laufe von 6 Wochen anzuzeigen, nach Ablauf welcher Frist keine Prätionen seinerseits mehr berücksichtigt werden. Die allendliche Abrechnung in Bezug auf alle Arbeiten muß dem Contrahenten nicht später als 3 Monate nach Aufstellung des resp. Actes über den Empfang sämtlicher Arbeiten seitens der Krone vorgelegt werden. Bei Empfang der Quittungen, Interimscheine und allen Geldzahlungen hat der Contrahent sich allen Anordnungen der Controlbehörde zu unterwerfen.

§ 14. Nach Abschluß des Contracts hat der Contrahent das Recht, von der Krone gegen Hinterlegung einer besonderen Sicherheit einen Vorchuß zu erhalten, welcher jedoch nicht höher sein darf als die Hälfte des für jedes Jahr bestimmten Arbeitsquantums und nach Maßgabe der laut den Quittungen gelieferten Arbeiten wieder befreit wird.

§ 15. Zur Sicherstellung der Krone für die rechtzeitige und richtige Aus- führung der Arbeiten dient der bei Abschluß dieses Contracts zu hinterlegende Salog im Betrage von 26,200 Abl. Unabhängig hiervon werden, ebenfalls zur Sicherstellung der Krone, von allen dem Contrahenten für die geleisteten Arbeiten gemachten



Zahlungen 10 % einbehalten. Der Grundsalog von 26,200 Rbl. wird frei nach Erfüllung aller durch diesen Contract übernommener Verpflichtungen und nach erfolgter Endabrechnung . . . . . Die einbehaltenen 10 % von allen den Contrahenten auf Grund der Quittungen und Interimscheine geleisteten Zahlungen werden allmählich derart befreit, daß die Summe aller 10 procentigen Einbehalte nicht geringer sein darf als 10 % des Werths, der noch nicht fertig gestellten und noch nicht endgiltig der Krone übergebenen Arbeiten . . . . . Dem Contrahenten steht das Recht zu, diese 10 procentigen Einbehalte, welche keine Zinsen tragen, durch zinstragende Werthpapiere in Grundlage der hierfür geltenden allgemeinen Gesetzesbestimmungen umzutauschen.

§ 16. Für die genaue Ausführung des Contractes ist der Contrahent für sich und alle seine Angestellten verpflichtet und haftet für alle der Krone zugefügten materiellen Schäden und Verluste mit dem Salog und seinem ganzen Vermögen. Wenn der Contrahent irgendwelche Arbeiten oder Lieferungen nicht zu den durch den Contract oder eine Ordre des Chefs der Arbeiten bedingten Terminen leistet, oder wenn er die bei der Besichtigung bemerkten Fehler oder Unregelmäßigkeiten in den Arbeiten nicht zu den vom Chef der Arbeiten festgesetzten Terminen verbessert, so giebt der Chef demselben einen Mahntermin, nicht länger als 1 Monat, in welchem die bemerkten Fehler beseitigt werden müssen. Wenn der Contrahent auch dieser Mahnung nicht nachkommt, so hat der Chef der Arbeiten hierüber dem Ministerium zu berichten, von welchem es abhängt, je nach den Umständen, entweder dem Contrahenten, unter Erhebung der gesetzmäßigen Strafe nach den allgemeinen Bestimmungen, noch einen 2. Termin zur Abstellung der Fehler zu gewähren, oder aber denselben ganz von der weiteren Ausführung der contractlichen Verpflichtungen zu entheben. Im letzten Falle muß mit dem Contrahenten nicht später als 3 Monate eine Endabrechnung für die wirklich und zur vollen Zufriedenheit ausgeführten Arbeiten und Lieferungen gemacht werden und wird der Contract sofort annullirt. Darauf kann der Contrahent keine weiteren Ansprüche an die Krone mehr haben, weder in Bezug auf die weitere Ausführung der Arbeiten, noch überhaupt in Bezug auf den mit ihm abgeschlossenen und darauf annullirten Contract. Mit der auf diese Weise erfolgten Annullirung des Contracts geht sowohl der erste Salog von 26,200 Rbl. als auch das aus den 10procentigen Einbehalten laut § 15 angesammelte Capital in das volle Eigenthum der Krone über.

§ 17. Außer den in den §§ 1988 und 1990 des X. Bandes Th. 1 des Swod Zakonow erwähnten Fällen wird der Contrahent auch dann von der Verantwortung für eine nicht rechtzeitige und nicht regelrechte Ausführung des Contractes entbunden, falls Beschädigungen an den Arbeiten vorgekommen oder andere Ursachen eingetreten sind, deren Abwendung nicht von dem Willen des Contrahenten abhing und welche unmittelbar den Gang der Arbeiten beeinflussten, wie z. B. Ueberschwemmung, Feuerschaden, ansteckende epidemische Krankheit unter den Arbeitern und andere unvorhergesehene Umstände. Jedoch werden derartige Fälle nur dann als berücksichtigenswerth anerkannt werden, wenn der Contrahent hierüber einen in der gesetzmäßigen Form aufgemachten Act vorzustellen im Stande ist.

§ 18. Alle in Bezug auf die Ausführung dieses Contractes seitens des Contrahenten etwa entstehenden Ansprüche müssen dem Chef der Arbeiten schriftlich angezeigt werden, welcher dieselben in der vorgeschriebenen Form weiter zu befördern hat.

§ 19. Der Contrahent hat das Recht, nach seinem Ermessen und unter seiner Verantwortung einzelne Theile der Arbeiten an andere Unternehmer weiter zu vergeben, den ganzen Contract jedoch einer anderen Person zur Ausführung zu übergeben, ist derselbe ohne besondere Einwilligung des Wegebauministeriums nicht berechtigt.

§ 20. Nach Beendigung der Arbeiten ist der Contrahent verpflichtet für seine eigene Rechnung in 100 Exemplaren die Pläne, Zeichnungen und eine erklärende Schrift über die ausgeführten Arbeiten nach den Anleitungen des Chefs der Arbeiten herauszugeben, und ebenso auch ein Modell der Arbeiten anzufertigen. Nach Abschluß des Contracts ist der Contrahent verpflichtet in 100 Exemplaren den Contract innerhalb 14 Tagen drucken zu lassen und dieselben dem Ministerium vorzustellen. In allen den Fällen, welche im vorliegenden Contract nicht vorgesehen sind, muß nach den gegenwärtig bestehenden und während der Ausführung der Arbeiten etwa nach herauszugebenden Gesetzen verfahren werden. Die Ausgaben bei Abschluß des Contracts, sowie auch die Erlegung aller Gilden- und Stempelgebühren fallen dem Contrahenten zur Last. Diesen Contract verpflichten sich beide Theile heilig und unverbrüchlich einzuhalten. Das Original des Contracts mit den dazu gehörigen Beilagen ist bei den Acten des betreffenden Ressorts des Wegebauministeriums aufzubewahren, eine beglaubigte Copie aber dem Contrahenten auszuliefern. Das Original ist unterzeichnet: In Vollmacht des Kevaler Börsen-Comités, Präses dieses Börsen-Comités Baron Etienne Arthurowitsch Girard de Soucanton; Präses der Commission, Ingenieur Geheimrath P. Fadejew; Geschäftsführer der Commission Ingenieur Colleg.-Assessor Bosneffenski; Gehilfe des Geschäftsführers Colleg.-Assessor Dmitrijew.

# Kostenanschlag

für die Arbeiten beim Revaler Hafenbau.

(In verkürzter Fassung).

Benennung der Arbeiten.	Rubel.	Kop.	Rubel.	Kop.
<b>I. Reconstruction des südlichen Vollwerks in einer Ausdehnung von 106,5 Faden.</b>				
A. Auseinandernahme der über und unter dem Wasser befindlichen zerfallenen Theile des Vollwerks und Transport dieses alten Materials vom Vollwerk ans Ufer . . . .	9.500	37 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
B. Fertigstellung der neuen Senkfaßen, Transport vom Ufer zum Vollwerk, Aufstellen der neuen Senkfaßen, Füllung derselben mit Steinen, Anbringung von Treppen zc.	25.493	44 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	34.993	82
<b>II. Reconstruction des östlichen Vollwerks in einer Ausdehnung von 130,6 laufenden Faden.</b>				
A. Auseinandernahme der über und theilweise unter dem Wasser befindlichen zerfallenen Holztheile, sowie des Steinmaterials, Transport des alten Materials ans Ufer zc. .	28.248	43 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>		
B. Fertigstellung der neuen Senkfaßen, Transport vom Ufer zum Vollwerk, Aufstellen derselben, Füllung der neuen und theilweise der alten Senkfaßen mit Steinen, Herstellung von 4 Treppen, 10 Pfählen zum Befestigen der Schiffe zc. . . . .	56.646	26	84.894	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
<b>III. Reconstruction des nördlichen Vollwerks in einer Ausdehnung von 235,8 laufenden Faden.</b>				
A. Auseinandernahme der ober und unter dem Wasser befindlichen zerfallenen Theile des Vollwerks und Transport dieses alten Materials vom Vollwerk zum Ufer . . . .	49.067	99		
B. Fertigstellung der neuen Senkfaßen, Transport vom Ufer zum Vollwerk, Aufstellen derselben, Füllung der neuen und theilweise der alten mit Steinen, Herstellung von 3 Treppen, Anbringung von 20 Pfählen zum Befestigen der Schiffe zc. . . . .	127.736	56 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	176.801	55 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Transport .			296.693	07



Benennung der Arbeiten.	Rubel.	Kop.	Rubel.	Kop.
Transport .			296,693	07
<b>IV. Herstellung von 100 laufenden Faden Steinquai zwischen den Schling und dem neuen Bassin mit allen Vorrichtungen und Pflasterungsarbeiten.</b>				
A. Auseinandernehmen der alten Victoria- brücke bis zum Schling, Herstellung einer Spundwand zur Vornahme der Funda- mentierungsarbeiten, Fertigstellung des gan- zen Fundaments und Herstellung von 100 Faden Steinquai zc. . . . .	115,339	18		
B. Herstellung und Anbringung von 10 eiser- nen Pfählen zum Befestigen der Schiffe, von 10 eisernen Ringen in der Quai- mauer zum selben Zwecke, Herstellung einer einfachen steinernen Treppe, und Anbringung von 34 Brellpfosten vor der Quaimauer . . . . .	2,690	84		
C. Pflasterung von 1292 Quadratfaden vor dem neuen Steinquai . . . . .	5,323	04	123,353	06
<b>V. Baggerarbeiten.</b>				
Vertiefung des Terrains vor dem neu zu er- bauenden Quai in einer Ausdehnung von 10,000 Quadratfaden, und unter dem Quai zur Ausführung der Fundamentierungsarbeiten für dasselbe, sowie Ausführen des ausge- bagerten Bodens bis auf 4 Werst ins Meer, im Ganzen 9314,2 Cubikfaden à 4 Rbl. 45 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Kop. pro Cubikfaden.			41,471	47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
<b>VI. Entfernung des unter dem Wasser be- findlichen alten Fundaments und der einzelnen Pfähle vor der Victoriabrücke.</b>				
Für obige Arbeit ist angenommen die Pauschal- summe von . . . . .			3,812	—
Summa Summarum			465,329	60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

## Jährliche Vertheilung

### der Arbeiten beim Renaler Hafenbau.

Benennung der Arbeiten.	Höhe des Kostenanschlags.		1. Jahr.		2. Jahr.	
	Hufel.	Kop.	Hufel.	Kop.	Hufel.	Kop.
I. Reconstriktion der Bollwerke:						
a. des nördlichen . . . .	176.804	55 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	105.600	—	71.204	55 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
b. des östlichen . . . .	84.894	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	23.000	—	61.894	69 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
c. des südlichen . . . .	34.993	82	—	—	34.993	82
II. Baggerarbeiten . . . .	41.471	47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	36.300	—	5.171	47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
III. Bau des Steinquais:						
a. der Bau des Quais selbst	122.131	19	93.100		29.031	19
b. eiserne Pfosten, Ringe und Treppe . . . .	1.221	87	(Fundament)		(oberer Theil des Quais)	
			—	—	1.221	87
VI. Entfernung des alten Fundaments und der einzelnen Pfähle vor der Victoriabrücke	3.812	—	3.812	—	—	—
	465.329	60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	261.812	—	203.517	60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

#### b. b. Der Bau selbst.

Ueber den Gang der gleich nach Abschluß des Contracts mit aller Energie begonnenen Arbeiten während des Jahres 1887 läßt sich einem Bericht des Regierungschefs der Hafenarbeiten Folgendes entnehmen:

#### Das Nordbollwerk.

Zum 1. Januar 1888 war der Stand der Arbeitern beim Nordbollwerk folgender:

1) Das Bollwerk war in seiner Länge von 235 Faden und in seiner ganzen Breite von 8,20 Faden bis zur projectirten Höhe von 1,16 Faden über dem Nullpunkt des Wasserspiegels abgetragen worden. Die frühere Höhe des Bollwerks war 1,80 Faden über dem Nullpunkt.

2) Die Reconstruction des Bollwerks von der Hafenseite war in der ganzen Länge und in allgemeinen Umrissen ausgeführt, und namentlich waren die alten Senkfaßen in einer Breite von 2 Faden bis zum Nullpunkt abgetragen, und die neuen Senkfaßen mit theilweiser Füllung von Bullersteinen und Fliesensteinen aufgestellt worden; außerdem waren in die Holzwände Anker zum Befestigen der Schiffe an denselben und Pfosten zu demselben Zwecke angebracht worden.

Im Herbst 1887 hatten zum Ueberwintern 10 Cabotagefahrzeuge am östlichen Theile des Bollwerks Aufstellung genommen. Hierbei hatte es sich herausgestellt, daß an vielen Stellen die nach außen gelegenen Senkfaßen auch unter dem Nullpunkt schadhaft waren, und wurden deshalb mit Hilfe von Tauchern Befestigungen bis 0,50 Faden unter dem Nullpunkt angebracht und dieselben durch Querbalken mit dem alten Holzwerk verbunden.

3) Von der Meeresseite waren auf dem westlichen Theile des Bollwerks in einer Ausdehnung von 50 laufenden Faden die alten Senkfaßen abgetragen, und neue unter dem Wasser befindliche bis zur mittleren Tiefe von 1 Faden unter 0 und in einer Breite von 2 Faden aufgestellt worden. In einer Ausdehnung von 70 Faden waren über den Nullpunkt die alten Senkfaßen ebenfalls abgetragen und neue in einer Breite von 3 Faden bis zur Höhe von 0,60 Faden über 0 aufgestellt worden.

Die vom Abbruch der verfallenen Theile des Bollwerks erhaltenen Materialien waren aus Ufer geführt und daselbst in Stapel gestapelt worden. Im Ganzen waren auf dem Nordbollwerk abgetragen worden, an alten Senkfaßen 1818 Cubikfaden; neue Senkfaßen aufgestellt und mit Schotter unterfüllt 646 Quadratkfaden, und Steinmaterial in die Senkfaßen gefüllt 426 Cubikfaden.

Die Abtragung des über dem Wasser befindlichen Theiles des nördlichen Bollwerks wurde im Januar 1887 begonnen, wobei sich herausstellte, daß in einer Ausdehnung von 150 Faden das Bollwerk an der Meeresseite auch an manchen Stellen bis zu 1,50 Faden unter 0 beschädigt war. Da aber nach dem bestätigten Bauproject nur eine Reconstruction der über dem Nullpunkt befindlichen Theile des Bollwerks vorgesehen war, so wurde von der Regierungsinspection ein weiterer Plan von Ergänzungsarbeiten für die Ausbesserung der unter dem Wasser befindlichen Theile ausgearbeitet, nach dessen Bestätigung am 26. Mai 1887 auch mit diesen Arbeiten begonnen wurde. Von dem Charakter und der schwierigen Ausführung dieser Ergänzungsarbeiten hängt wesentlich der Termin der Beendigung der Arbeiten ab, da die Abtragung der unter dem Wasser befindlichen Senkfaßen, vornehmlich aber die Aufstellung der neuen Senkfaßen daselbst nur bei ruhigem Wetter und ohne Seegang möglich ist, während gerade solche Tage in der zweiten Hälfte des Jahres 1887 nur wenige waren, durchschnittlich nur 5 bis 6 im Monat, und außerdem im September und November häufig Stürme wütheten. Von der anderen Seite konnte auch, da der Contract für die Uebernahme der Arbeiten am 19. December 1886 geschlossen worden, mit dem Anführen des nöthigen Holzmaterials zur Herstellung der neuen Senkfaßen nicht früher als im Frühling begonnen werden, weil in Neval nicht die erforderlichen Quantitäten und Qualitäten des Holzes zu haben waren, und solche erst von Narwa nach Eröffnung der Navigation beschafft werden konnten. \*)

\*) Im Hinblick auf das oben Angeführte wurde vom Börsen-Comité auch an das Bauministerium ein Gesuch um Verlängerung des Termins für Fertigstellung der Arbeiten um 1 Jahr eingereicht, d. h. also bis zum 19. December 1889.



### Das Ostbollwerk. (130 Faden.)

Auf dem nördlichen Kopfe dieses Bollwerks war in einer Ausdehnung von 12 Faden die Abtragung der alten Senkkasten bis zum Nullpunkt ausgeführt und neue Senkkasten bis zur projectirten Höhe aufgestellt worden, wobei sich an der Außenseite des Bollwerks unter dem Nullpunkt ebenfalls Beschädigungen zeigten, welche ausgebeßert werden mußten. An einer Stelle zeigten sich sogar Beschädigungen bis zur Tiefe von 1,70 Faden unter 0, weshalb auch die Steine bis zu dieser Tiefe in einer Ausdehnung von 6 Faden und in einer Breite von 3 Faden behufs Aufstellung der neuen Senkkasten gehoben und entfernt werden mußten, wozu die Bestätigung des Ministeriums im December 1887 eintraf. Im Ganzen waren auf dem Ostbollwerk abgetragen worden alte Senkkasten 67 Cubikfaden, Unterlagen für die neuen Senkkasten aufgestellt worden 93 Quadrat-Faden und neue Senkkasten fertig gezimmert 33 Cubikfaden.

### Das Südbollwerk. (106 Faden.)

Die Arbeiten am Südbollwerk wurden im October und November 1887 begonnen wobei sich ebenfalls Beschädigungen der Holztheile unter dem Nullpunkt herausstellten und deshalb ebenfalls Ergänzungsarbeiten nothwendig wurden, über welche vom Regierungs-inspector der Arbeiten ein veränderter Plan der Commission zum Bau von Handelshäfen vorgelegt wurde. Bis zum 1. Januar 1888 beschränkten sich die Arbeiten auf dem Südbollwerk nur auf die Abtragung der alten Senkkasten bis zum Nullpunkt des Wasserspiegels.

### Das Steinquai der Victoriabrücke.

Die Herstellung des Steinquais wurde begonnen mit der Abtragung des alten hölzernen Quais der sogen. Victoriabrücke. Da die Schiffe des Marinerefforts an diesem Quai überwintern, so konnte nicht vor Eröffnung der Navigationscampagne derselben in den letzten Tagen des April mit der Abtragung der alten Holzbrücke begonnen werden, zumal da diese Arbeit auch mit Hilfe der Baggermaschine bewerkstelligt werden mußte. Zum 15. Juli 1887 waren die Vertiefungsarbeiten für das Fundament des Quais beendet und konnte mit der Einrammung der Pfähle für das Fundament begonnen werden. Hierbei stellte es sich jedoch heraus, daß die nach dem Project vorgesehene Zahl von 6 Pfählen für 1 laufenden Faden Quai sich als ungenügend erwies und für die Solidität und Dauerhaftigkeit des Fundaments das Einrammen von 4 weiteren Pfählen pro Faden Quai nothwendig erschien, was der Herr Minister auch am 18. August 1887 zu bestätigen geruhte. Diese Vermehrung der Arbeiten und die bei der Herstellung des Fundaments wiederum aufgefundenen alten Schiffsüberreste erlaubten es nicht, die Fundamentirungsarbeiten bereits zum 1. Januar 1888 fertig zu stellen, wie solches nach der jährlichen Vertheilung der Arbeiten vorgesehen war. Im Ganzen waren zum 1. Januar 1888: 1) hergestellt worden eine doppelte Spundwand in einer Länge von 90 Faden und 2) eingerammt worden für das Fundament des Quais 750 Pfähle.

## Die Baggerarbeiten

begannen mit dem 22. April und bis zum 15. Juli 1887 war die Baggerung für das Fundament des neuen Quais und die Abtragung der alten Victoriabrücke beendet, wobei 1320 Cubikfaden Grund ausgehoben wurden. Der geringe Erfolg dieser Arbeiten erklärt sich durch die Schwierigkeiten, welche sich bei Abtragung der Pfähle der alten Victoriabrücke und eines versunkenen Schiffes entgegenstellten. Zum 1. Januar 1888 waren außer obigen 1320 Cubikfaden noch etwa 1000 Cubikfaden auf dem Baggerterrain vor der Victoriabrücke ausgehoben worden. — Die Abtragung des unter dem Wasser befindlichen alten Fundaments vor der Victoriabrücke ist beendet worden, wobei 6 Cubikfaden Steine und 97 Stück alte Pfähle ausgehoben wurden.

## 2. Vertiefung des innern Kauffahrteihafens.

Zu Anfang des Jahres 1887 machte es sich wiederholt bemerkbar, daß im Kauffahrteihafen, namentlich in der Nähe des westlichen Bollwerks Versandungen eingetreten waren. So war es gelegentlich vorgekommen, daß Dampfer nicht ihre volle Ladung hart am Quai einnehmen konnten, sondern zur Completirung derselben weiter vom Quai ab und in den Hafen hinein gehen mußten. Das Börsen-Comité machte nun das Stadtamt auf diesen für die Schifffahrt jedenfalls sehr störenden Umstand aufmerksam, und bat das Stadtamt für eine Ausbaggerung der versandeten Stellen Sorge tragen zu wollen. Das Stadtamt, resp. die Hafen- und Brückencommission erklärte sich im Princip bereit, die Baggerarbeiten ausführen zu lassen und beauftragte den Stadtingenieur mit der Vornahme von Tiefenmessungen in jenem Theile des Hafens, welche in der That auch das Vorhandensein einiger Versandungen constatirten. Nachdem noch seitens des Börsen-Comités vom Chef der Hafenarbeiten die Erlaubniß eingeholt worden war, die Baggerung mit dem der Krone gehörigen Bagger „Stadt Reval“ vorzunehmen, wurden die Arbeiten im Herbst desselben Jahres auf Veranlassung des Stadtamts und für Rechnung desselben durch die Bevollmächtigten des Börsen-Comités beim Hafenbau, die Herren Ad. Werner und Chr. Notermann in Ausführung gebracht und auf dem Terrain zwischen der Kaufmannsbrücke und dem Westbollwerk im Ganzen circa 400 Cubikfaden Boden ausgehoben, so daß auch in diesem Theil des Hafens gegenwärtig die Tiefe überall 20 bis 23 Fuß beträgt.

## 3. Der Bau von Speichern und die Anlage von Schienengeleisen beim neuen Bassin.

Ueber diese, von dem Börsen-Comité stets mit dem gleichen Eifer betriebene Angelegenheit ist im Anschluß an das im Rechenschaftsbericht pro 1885 Referirte Folgendes zu berichten:

Auf die am 14. December 1885 diesseits der Commission zum Bau von Handels-

häfen eingereichte Eingabe, betreffend Uebergabe des beim neuen Bassin gelegenen Lagerplatzes zur Exploitation für Handelszwecke wurde dem Börsen-Comité mittelst Schreibens qu. Commission vom 4. Februar 1886 Nr. 164 folgende Antwort zu Theil:

„Nach Durchsicht der Eingabe des Kevaler Börsen-Comités betreffend die Uebergabe der Plätze um das neue Bassin zur Exploitation an das Börsen-Comité, hat die Commission zum Bau von Handelshäfen es für möglich befunden, ohne diese Frage vorweg zu entscheiden, es dem Börsen-Comité anheimzugeben, der Commission diejenigen Bedingungen vorzustellen, auf Grund deren ihm der qu. Platz zur Exploitation übergeben werden könnte, unter Namhaftmachung: 1) derjenigen Anlagen, welche das Börsen-Comité zu errichten gedenkt; 2) des Tarifs, welchen das Comité für die Benutzung des Platzes und der auf demselben errichteten Anlagen erheben würde und endlich 3) der Höhe der Pacht, welche das Börsen-Comité der Krone für das Recht der Exploitation des Platzes zahlen würde.

„Hiermit im Zusammenhang hat die Commission es für möglich befunden, es dem Comité anheimzugeben, einen Vertreter von sich aus zur Sitzung der Commission zu entsenden, welcher, im Falle es nothwendig erscheinen sollte, nähere Aufklärung über die Bedingungen des Börsen-Comités geben könnte.

„Indem die Commission dem Comité von Obigem Mittheilung macht, bittet es dasselbe zugleich, bei Mittheilung seiner Bedingungen auch diejenige Person namhaft zu machen, welche das Comité auf der Sitzung der Commission in dieser Angelegenheit vertreten wird.“

Diese Aufforderung der Commission wurde von dem Börsen-Comité unterm 18. Februar 1886 Nr. 30 folgendermaßen beantwortet:

„Auf das Schreiben obgenannter Commission vom 4. d. Mts. sub Nr. 164. bezüglich der Bedingungen, unter denen dem Kevaler Börsen-Comité die Benutzung des Platzes beim neuen Bassin zu Handelszwecken abgegeben werden könnte, und der Anlagen, welche das Börsen-Comité daselbst zu errichten gedenkt, erlaubt sich das Comité Folgendes auseinanderzusetzen:

„Wenn das Börsen-Comité sich auch, falls ihm der Platz zur Benutzung übergeben werden sollte, gern dazu verpflichten will, denselben nur zu Handelszwecken zu benutzen und auf demselben nur Anlagen zu errichten, welche im Interesse des Handels nothwendig erscheinen und demselben dienen sollen, so ist es doch unmöglich, schon jetzt ganz genau zu präcisiren, in welcher Weise der Platz bebaut und dem Handel nutzbar gemacht werden soll, da solches nur von dem Erforderniß und der Entwicklung des Handels abhängt. Unter der Voraussetzung, daß von Seiten der Baltischen Bahn der Platz durch Schienenstränge mit der Waarenstation der Bahn verbunden wird, gedenkt das Börsen-Comité fürs Erste am äußeren Ende des südlichen Quais einen etwa 25 Faden langen und 10 Faden breiten Steinspeicher und einen ebenso großen Holzspeicher zu erbauen und den ganzen Platz mit einem festen Zaun zu umgeben und ihn so zum sicheren Lagern von Massenwaaren, geeignet zu machen. Da in Kewal bis jetzt nur Privatspeicher existiren, so macht sich gerade ein fühlbarer Mangel an öffentlichen Speichern geltend, deren Benutzung einem jeden Kaufmann, sowohl dem hiesigen als auch auswärtigen nach einem



von Allen gleich zu entrichtenden Miethpreise freisteht. Diesem Mangel könnte dann abgeholfen werden. Sich jetzt schon durch weitere Bestimmungen über die Weiterbauten binden zu wollen, würde als nicht praktisch erscheinen. Was in jedem gegebenen Falle für den Handel als nothwendig erscheint, läßt sich nicht schon für Jahre vorhersehen, und muß man sich hierbei von dem jedesmaligen Bedürfniß leiten lassen. Das Börsen-Comité ist jedoch bereit, jedesmal wenn Bauten ausgeführt werden sollen, die betreffenden Pläne dem Ministerium zur Kenntnißnahme vorzulegen.

„Ebensowenig ist das Börsen-Comité schon jetzt im Stande etwas Bindendes so zu sagen über die Höhe des Tarifs, welcher für die Benutzung der Anlagen und des Plazes seitens der Kaufleute erhoben werden soll. Wie hoch der Tarif bemessen werden soll, hängt zu sehr von verschiedenen Nebenumständen und auch von den Anlage- und Betriebskosten ab, welche das Börsen-Comité bei Exploitation des ganzen Unternehmens verausgabt. Die Erfahrung einiger Jahre kann erst hier später einen sichereren Anhaltspunkt geben. So viel wird aber schon jetzt einleuchtend sein, daß der Tarif in jedem Fall sehr niedrig wird gestellt werden müssen, wenn die Anlagen überhaupt benutzt werden und nicht leer stehen sollen, und so das für dieselben verwandte Geld des Börsen-Comités als verloren zu betrachten sein würde. Das Börsen-Comité wird bei Exploitation der projectirten Anlagen immer das Ziel verfolgen, die hiesigen Lagerkosten der Export- und Importwaaren so niedrig wie nur irgend möglich zu gestalten um dadurch möglichst viele Güter nach dem hiesigen Plaze zu locken und eine Concurrenz Revals mit den übrigen Häfen des Reichs und dem Auslande zu ermöglichen. Falls erforderlich, würde das Börsen-Comité sich vorbehalten, später der Regierung einen Maximaltarif vorzustellen, dessen Grenze nicht überschritten werden dürfte. Soviel sich jetzt bereits etwas Festes in dieser Hinsicht bestimmen läßt, so würde bei einem derartigen Maximaltarif diese Grenze mit 1 Kop. pro Pud und Monat für das Lagern von Waaren in den festen Speichern und mit  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Pud und Monat für das Lagern auf den Lagerplätzen festgesetzt werden können. Innerhalb dieser Grenze muß das Börsen-Comité sich aber vollständige Actionsfreiheit sichern, und muß es ihm namentlich gestattet werden, den Tarif jeden Augenblick nach eigenem Ermessen bis zur angegebenen Grenze erhöhen oder erniedrigen zu können, wie solches die Bedürfnisse des Handels im Augenblick erfordern. Wenn solches nicht der Fall, wird man sich wohl nur sehr wenig Nutzen für den Handel aus der ganzen Anlage versprechen können. Der Handel darf nicht, wie solches das Beispiel in anderen Staaten genügend gelehrt hat, durch strenge Reglementirung und Bevormundung in seiner freien Entwicklung gehindert und ihm nicht eine starre, seiner ganzen Natur durchaus fremde Form aufgezwängt werden; er wird dann niemals blühen und gedeihen und dem Staate geringen Nutzen bringen.

„Was die Höhe der Summe anbetrifft, welche das Börsen-Comité jährlich eventuell für die Ueberlassung des Plazes der Regierung zahlen würde, so muß das Börsen-Comité bekennen, daß in Anbetracht des Nutzens, welcher aus den zu errichtenden Anlagen nicht nur für den Handel Revals, sondern auch für den des ganzen Reichs zu erwarten ist, es vorausgesetzt hat, es würde ihm die Benutzung der Laderampe Nr. 3 unentgeltlich überlassen werden. Solches war um so eher anzunehmen, als die Regierung bei Erbauung des neuen Bassins wohl keinen anderen Zweck verfolgte, als den Nutzen des

Reichs und des Handels im Allgemeinen und die an die Krone etwa zu zahlende Miete der Regierung jedenfalls keinen irgendwie nennenswerthen Vortheil bringen könnte, dem Handel aber eine jede derartige wenn auch noch so geringe Abgabe gegebenenfalls sehr drückend werden kann, und als Steuernüß für denselben betrachtet werden muß. Nach der unmaßgeblichen Meinung des Börsen-Comités müßte die Regierung, namentlich während der jetzigen ersten Krisis, welche unser Handel durchzumachen hat, darauf verzichten, aus gemeinnützigen Institutionen einen directen Vortheil zu ziehen, da der indirecte Vortheil welchen der Staat durch die Hebung des Handels hat, doch unberechenbar größer ist und als das einzig Maßgebende zu betrachten wäre. Um jedoch auch hier den Anforderungen der Krone entgegenzukommen, verpflichtet sich das Börsen-Comité der Regierung eine jährliche Abgabe von 3 % von der aus den Lagermieten zu erzielenden Bruttoeinnahme zu zahlen. Solches gilt jedoch nur für den Fall, daß die Laderampe Nr. 3 in der That als Eigenthum der Krone anerkannt werden sollte, da die Frage, ob das Land der Stadt Neval oder der Regierung gehört, noch nicht definitiv entschieden erscheint.“

Die Sitzung der Commission, auf welcher diese Angelegenheit verhandelt wurde, fand am 28. März 1886 statt, und nahm an derselben als Vertreter des Börsen-Comités der Herr Präses Baron Girard und als Vertreter der Stadt Neval, das Stadthaupt Baron Maydell theil. Wenn die Commission in dieser Sitzung im Princip auch darüber schlüssig wurde, den Platz beim neuen Bassin dem Börsen-Comité zur Exploitation für Handelszwecke zu überlassen, auch bevor noch die Eigenthumsfrage an dem Platz entschieden war, so waren doch die Bedingungen, welche dem Börsen-Comité proponirt wurden, derartige, daß bei einer Annahme derselben wohl schwerlich irgend ein Nutzen für den Handel erwartet werden konnte, was aus Folgendem ersichtlich sein wird.

Die von der Commission ausgearbeiteten Uebergabebedingungen waren nämlich folgende:

„1) Der um das neue Bassin beim Nevaler Hafen angelegte Platz wird zeitweilig dem Nevaler Börsen-Comité mit dem Recht der Auegenießung aber nicht als Eigenthum übergeben zur Errichtung von Bauten und Anlagen auf demselben, welche für den Handel und die Schifffahrt erforderlich und als nothwendig anerkannt worden sind. Andere Anlagen außer den im Interesse des Handels und der Schifffahrt erforderlichen werden auf dem Plage nicht gestattet.

„2) Bevor das Börsen-Comité seine Verfügungen trifft in Bezug auf die Bebauung des ihm überlassenen Platzes hat es dem Wegebauministerium einen Plan desselben vorzustellen, mit Angabe derjenigen Stellen auf denen die verschiedenen Anlagen errichtet werden sollen und mit der Bezeichnung, wo und welche Waaren gelagert werden sollen. Alle späteren Veränderungen in Bezug auf die Eintheilung und Bebauung des Platzes, wenn sich solche als nothwendig herausstellen sollten, werden auf Vorstellung des Börsen-Comités nur nach Bestätigung des Ministeriums vorgenommen.

„3) Für die Benutzung der vom Börsen-Comité errichteten Bauten und Anlagen hat dasselbe das Recht eine Gebühr zu erheben nach einem Tarif, welcher von dem Wegebauministerium im Verein mit dem Finanzministerium bestätigt und von diesen beiden Ministerien in bestimmten Perioden auch einer Revision unterworfen wird.



„4) Bei Errichtung einer besonderen Hafenverwaltung für Neval ist das Börsen-Comité verpflichtet sich allen den Regeln zu unterwerfen, welche von dieser Verwaltung in Bezug auf die Exploitation des Hafenplatzes aufgestellt werden sollten.

„5) Wenn in der Folge die Regierung zum Besten der Krone dem Börsen-Comité eine Gebühr für das Exploitationsrecht des Platzes auferlegen sollte, so verpflichtet sich das Börsen-Comité, diese Gebühr in derjenigen Höhe und zu denjenigen Terminen, wie solche bestimmt werden sollten, zu zahlen.“

Das Börsen-Comité glaubte auf eine Annahme dieser Bedingungen nicht eingehen zu können, weil dieselben einerseits derartig einengende und die freie Thätigkeit des Börsen-Comités hemmende Bestimmungen enthielten, daß auf eine ersprißliche Exploitation des Platzes nicht zu rechnen war, andererseits wiederum dieselben keine genügenden Anhaltspunkte boten für eine, auch nur einigermaßen sichere Verrentung und Amortisation des für die Instandsetzung des Platzes und die Errichtung von Anlagen zum Besten des Handels auf demselben aufzuwendenden Capitals. Das Comité konnte daher der Commission nur eine abschlägige Antwort ertheilen und motivirte solches in seinem Schreiben vom 23. April 1886 Nr. 80 n. A. folgendermaßen:

„Durch das Protocoll der Tarif-Commission vom 28. März a. e. ist das Nevaler Börsen-Comité von den Beschlüssen in Kenntniß gesetzt worden, welche von der Commission in Bezug auf die Vergebung des an das neue Bassin beim Nevaler Hafen angrenzenden Ladeplatzes, an das Börsen-Comité zur Exploitation für Handelszwecke, gefaßt worden sind. So sehr das Börsen-Comité auch dahin strebt, mit der Commission eine Einigung über die Bedingungen in Bezug auf die Vergebung des Platzes zu erzielen, um dadurch die von der hiesigen Kaufmannschaft sehnlichst gewünschte Nugbarmachung des neuen Bassins selbst zu ermöglichen, so muß es doch gestehen, daß es in diesem Falle sich mit den von der Commission gemachten Propositionen nicht einverstanden erklären kann. Dieselben enthalten einestheils derartig strenge und einengende Bestimmungen, daß man sich bei einer Anwendung derselben für unsern Handel, welcher nun einmal nur bei einer möglichst freien und ungehinderten Entwicklung zu blühen vermag, nur einen äußerst geringen Nutzen versprechen kann; sie bieten aber anderentheils auch eine nur ungenügende Sicherstellung der Interessen und Auslagen des Börsen-Comités selbst, so daß auch schon im Hinblick hierauf das Comité dieselben nicht acceptiren zu können glaubt. Das Börsen-Comité erlaubt sich daher der Commission zum Bau von Handelshäfen nochmals zur Erwägung anheimzugeben, ob sie es nicht für möglich befinden sollte, auf die bereits früher in dem Schreiben des Comité vom 18. Februar a. e. sub Nr. 30 genannten Bedingungen betreffs Uebergabe des Platzes an das Börsen-Comité einzugehen. Nur dann, glaubt das Börsen-Comité, wird es möglich werden, den qu. Platz und das neue Bassin für den Handel Nevals und des ganzen Reichs mit Erfolg zu exploitiren, während anderenfalls wohl noch eine lange Zeit wird vergehen müssen, ehe diese mit nicht geringen Mitteln von der Regierung erbaute Hafenanlage denjenigen Nutzen wird bringen können, welchen man bei Errichtung derselben jedenfalls im Auge gehabt hat. Die Gründe aber derentwegen das Börsen-Comité nicht auf die von der Commission gestellten Propositionen einzugehen vermag, sind in Folgendem zu suchen:



„Der Platz soll dem Börsen-Comité nur „zeitweilig“ zur Benützung übergeben werden, und zwar bis zur Errichtung einer besonderen Hafenverwaltung in Reval, welcher dann auch die ganze Verwaltung des qu. Platzes unterstellt werden soll, und deren Anordnungen sich das Börsen-Comité in Allem, was die Exploitation des Platzes anbetrifft, zu fügen haben wird. Wann diese Hafenverwaltung errichtet werden soll, ist fürs Erste noch ganz unbestimmt, da das diesbezügliche Project erst noch in gesetzgeberischer Ordnung bestätigt werden muß. Es dürfte wohl einleuchtend sein, daß das Börsen-Comité auf eine derartige ungewisse, an keinen bestimmten Zeitpunkt geknüpfte Bedingung nicht eingehen kann. Zur Exploitation des Platzes und zur Errichtung verschiedener im Interesse des Handels und der Schifffahrt nothwendiger Bauten auf demselben wird das Börsen-Comité gezwungen sein aus eigenen Mitteln größere Summen aufzunehmen, deren Verzinsung und Amortisation genügend sicher gestellt werden muß, was aber unter dieser von der Commission gestellten Bedingung nicht gut möglich erscheint.

„Wenn das Börsen-Comité auch nicht annehmen will, daß die neue Hafenverwaltung die Exploitation des zeitweilig dem Börsen-Comité übergebenen Platzes demselben wieder ganz entziehen werde, so ist es doch nicht unmöglich, daß diese Verwaltung in Bezug auf die Exploitation des ganzen Platzes und der auf demselben errichteten Anlagen Vorschriften erläßt, welche die Interessen des Börsen-Comités gefährden und die Exploitation des Platzes nicht mehr nutzbringend erscheinen lassen. Jedenfalls mußte also das zukünftige Verhältniß zwischen der Hafenverwaltung und dem Börsen-Comité genügend klar und sichergestellt werden, ehe das Comité sich dazu verstehen könnte, für die Errichtung verschiedener für den Handel nothwendiger Gebäude und Anlagen auf dem Place Capitales zu verausgaben.

„Weiter will die Commission zum Bau von Commerzhäfen bei einer Uebergabe des Platzes an das Börsen-Comité zur Exploitation es zur Bedingung machen, daß alle auf dem Place zu errichtenden Bauten und Anlagen zuerst dem Bauenministerium zur Bestätigung vorgelegt werden mit genauer Bezeichnung, wo und welche Waaren auf den einzelnen Parcellen des Platzes gelagert werden sollen. In Bezug auf diesen Punkt erlaubt sich das Börsen-Comité anbei einen Plan des ganzen Platzes, wie derselbe nach Anlage der Schienengeleise daselbst bebaut werden soll, vorzustellen. Die sub Nr. 1, 2, 3, 4 und 5 bezeichneten Plätze wünscht das Börsen-Comité zum Bau von Speichern zu benutzen. Die Mittel, welche dem Börsen-Comité zu Gebote stehen werden, sind anfänglich nicht so groß, daß alle 5 Plätze auf einmal bebaut werden sollen, und kann solches nur mit der Zeit und je nach Erforderniß geschehen. Die übrigen freien Plätze zwischen den Schienengeleisen sollen zur Lagerung von Massenwaaren reservirt bleiben. Sollte sich in Zukunft das Bedürfniß herausstellen, auch auf diesen letzteren Plätzen Speicher zu erbauen, so verpflichtet sich das Börsen-Comité, solches nicht früher als nach jedesmal vorher hierzu eingeholter Erlaubniß des Ministeriums zu thun. Was die Benennung der Waaren anbetrifft, welche auf den einzelnen Parcellen des Platzes gelagert werden sollen, so glaubt das Börsen-Comité, daß es hier der Commission nur darum zu thun gewesen, die Gewißheit zu erlangen, daß auf dem Place keine besonders feuergefährlichen Waaren gelagert werden dürfen. Diese Bedingung sieht das Börsen-Comité als selbstverständlich an und wird dieselbe schon im eigenen Interesse immer einzuhalten bestrebt sein. Sonst muß es

freilich vollständig dem Ermessen des Börsen-Comités anheimgestellt bleiben, wo und welche Waaren speciell auf den einzelnen Parcellen gelagert werden sollen, da sich hierüber keine festen Bestimmungen treffen lassen und solches nur von dem jedesmaligen Bedürfnisse des Handels abhängig gemacht werden kann.

„Das Börsen-Comité kann ferner sich nicht damit einverstanden erklären, daß die Höhe des Lagergeldes, welches für die Benutzung der Anlagen erhoben werden wird, jedes Mal von dem Finanz- und Wegebauministerium bestätigt werden soll, wie solches im § 3 der Beschlüsse der Commission verlangt wird. Das Börsen-Comité wird stets bestrebt sein, das Lagergeld so niedrig wie nur möglich zu erheben, ja es würde, wenn solches im Interesse des Handels und der Schifffahrt nothwendig erscheint, das Lagergeld für die Benutzung der Anlagen zeitweilig vielleicht ganz erlassen, aber es muß in dieser Beziehung vollständig frei handeln können und kann deshalb nur darauf eingehen, daß von der Regierung eine Maximaltaxe in der bereits früher vom Börsen-Comité proponirten Höhe bestätigt werde, welche es nicht zu überschreiten berechtigt sein soll, bis zu welcher es aber immer je nach Bedürfniß seine Veränderungen zu treffen im Stande sein muß. Da übrigens die Commission der Ansicht ist, daß der Platz dem Börsen-Comité zur Benutzung zu überlassen wäre, ohne daß letzteres der Krone dafür eine bestimmte Zahlung zu leisten verpflichtet sein sollte, so dürfte die Krone auch kein directes Interesse daran haben, die jedesmalige Höhe des von dem Börsen-Comité für die Benutzung der Anlage zu erhebenden Lagergeldes festzustellen und zu controliren.

„Im Hinblick auf diese für das Börsen-Comité sehr wichtigen Gründe erlaubt sich das Börsen-Comité die Commission zum Bau von Handelshäfen nochmals ganz ergebenst zu ersuchen, ob dieselbe es nicht für möglich befinden sollte, die früher vom Börsen-Comité gemachten Vorschläge in Bezug auf die Vergebung des Platzes dem Ministerium zur Annahme zu proponiren, weil diese Vorschläge nach Ansicht des Börsen-Comité's am besten dazu geeignet wären, die Interessen beider Theile sicher zu stellen und zu befriedigen. Sollte die Commission es jedoch nicht für möglich befinden, der Bitte des Comité's nachzukommen, so würde dasselbe es für praktischer halten, bevor etwas Bindendes in dieser Angelegenheit vereinbart wird, lieber erst die definitive Constituirung der neuen Hafenverwaltung in Reval abzuwarten, und dann mit dieser letzteren auf neuer Grundlage wegen Uebergabe des Platzes in Unterhandlung zu treten.“

In diesem Stadium ruhte die Angelegenheit mehrere Monate, trotzdem daß das Börsen-Comité unterdessen Gelegenheit genommen hatte, sich auch an das Handelsdepartement mit der Bitte um Unterstützung seines Gesuchs zu wenden. Das Comité mußte allmählich zu der Einsicht gelangen, daß auf dem bis jetzt eingeschlagenen Wege des Schriftwechsels schwerlich eine beide Theile befriedigende Einigung würde zu Stande gebracht werden können, daß vielmehr zur erfolgreicherem Betreibung der Angelegenheit der Weg der persönlichen Verhandlung mit dem Ministerium zu wählen sei. Es kam nunmehr darauf an, in St. Petersburg eine geeignete Persönlichkeit ausfindig zu machen, welche als Bevollmächtigter des Börsen-Comité's die Interessen desselben beim Ministerium mit dem gehörigen Nachdruck zu vertreten haben würde. Die hierzu ausersehene und vom Börsen-Comité mit der erforderlichen Vollmacht ausgestattete Persönlichkeit stellte nach andern Verhandlungen mit dem Ministerium zu Anfang des Jahres 1887 dem Börsen-



Comité ein Project von Bedingungen zur Uebergabe des Platzes vor, von welchem sie glaubte, daß es sowohl die Interessen und Intentionen des Börsen-Comités in wünschenswerther Weise berücksichtige, als auch dem Ministerium acceptabel erscheinen dürfte. Das Börsen-Comité hielt sich nicht für competent, von sich aus eine Annahme resp. Ablehnung dieser Bedingungen zu verfügen, und berief, um in dieser wichtigen Angelegenheit die Meinung der ganzen Börsenkaufmannschaft kennen zu lernen, eine außerordentliche General-Versammlung des Börsen-Vereins zu Sonnabend den 18. April 1887 behufs Beschlußfassung in dieser Frage. Auf dieser General-Versammlung wurde nach längerer Debatte das vorgelegte Project der Uebergabe-Bedingungen mit einigen unwesentlichen Veränderungen genehmigt und demgemäß beschlossen, in eine Uebernahme der Ladrampe Nr. 3 beim neuen Bassin zur Exploitation für Handelszwecke unter folgenden Bedingungen zu willigen:

„1) Die Ladrampe Nr. 3 beim neuen Bassin des Nevaler Hafens geht in die unentgeltliche Benutzung des Nevaler Börsen-Comités auf einen Zeitraum von nicht weniger als 36 Jahren über, gerechnet vom Tage der Uebergabe des Platzes an das Börsen-Comité und der Verbindung desselben durch Schienengeleise mit der Güterstation der Baltischen Bahn.

„2) Das Nevaler Börsen-Comité verpflichtet sich, auf dem Rayon des genannten Platzes, nach eigenem Ermessen, hölzerne oder steinerne Speicher zum Lagern von Export- und Importwaaren zu erbauen und ebenso auch die Vorkehrungen zu treffen, um den Platz zum Stapeln von Waaren im Freien, geeignet zu machen.

„3) Das für das Lagern der Waaren in den Speichern sowie im Freien zu zahlende Lagergeld wird vom Börsen-Comité selbst bestimmt und verbleibt in seinem Besitz zur Deckung der Ausgaben für den Bau der Speicher und die Herrichtung der Lagerplätze, sowie für deren weitere Unterhaltung.

„4) Falls im Laufe der ersten 5 Jahre, gerechnet vom Tage der Uebergabe des Platzes an das Börsen-Comité, Letzteres nicht dazu geschritten sein sollte, den Platz zum Speichern und zum Lagern von Waaren herzurichten, so fällt der Platz wieder der Krone zur Verfügung zurück und endlich

„5) Nach Ablauf des oben bestimmten Zeitraums von 36 Jahren wird der Platz mit allen auf demselben errichteten Baulichkeiten und Vorrichtungen zum Lagern von Waaren vom Nevaler Börsen-Comité wieder der Krone zurückgegeben, ohne daß das Börsen-Comité irgend eine Entschädigung für die Baulichkeiten und Anlagen von der Krone erhält.“

Da jedoch die Frage noch immer nicht entschieden war, wem eigentlich der qu. Platz als Eigenthum zuzusprechen sei, ob der Krone oder der Stadt Neval, so mußte auch noch eine Bescheinigung des Nevaler Stadtamts darüber eingeholt werden, daß die Stadt, falls der qu. Platz ihr als Eigenthum zugesprochen werden sollte, sich mit den obigen Exploitationsbedingungen ebenfalls einverstanden erkläre. Auf eine desbezügliche Eingabe des Börsen-Comités an das Stadtamt, legte Letzteres diese Frage der Stadtverordneten-Versammlung am 13. Mai 1887 zur Beschlußfassung vor, welche Versammlung einstimmig darin willigte, daß zwischen der Commission zum Bau von Handelshäfen und dem Börsen-Comité eine Vereinbarung behufs Uebergabe des qu. Platzes unter



den oben namhaft gemachten Bedingungen abgeschlossen werde, mit der Bestimmung, daß nach Ablauf der stipulirten Frist von 36 Jahren sowohl der Platz als auch alle auf demselben errichteten Gebäude und anderweitigen Anlagen dem rechtmäßigen Besitzer des Places, sei solches nun die Krone oder die Stadt Reval, anheimfalle.

Auf Grund dieser Bedingungen und der von dem Revalschen Stadtamt ausgestellten, eben erwähnten Bescheinigung verhandelte nun der Vertreter des Börsen-Comités weiter mit der Commission zum Bau von Handelshäfen, und hatten diese Verhandlungen zum Schluß des Jahres 1887 zu dem Resultat geführt, daß man im Ministerium beschloß, zur allseitigen nochmaligen Erörterung dieser Angelegenheit wiederum eine Commission unter dem Präsidium des Ingenieurs Winkl. Staatsraths Holmström nach Reval abzudelegiren. Ueber die Verhandlungen dieser Commission, welche im Februar 1888 hiersebst tagte, wird im nächsten Rechenschaftsbericht das Weitere berichtet werden.

#### 4. Lootsenwesen.

Im Laufe des Jahres 1886 ist das Börsen-Comité 2 mal vom Stadtamt auf Veranlassung des Herrn Estländischen Gouverneurs ersucht worden, genaue Auskünfte über die Organisation des hiesigen Lootsenwesens zu geben. In dem ersten Schreiben des Stadtamts vom 13. März 1886 Nr. 377 wurde das Börsen-Comité um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

##### Fragen:

1) In welchen Ortschaften des Estländischen Gouvernements bestehen gegenwärtig auf gesetzgeberischem Wege bestätigte organisirte Lootsengemeinschaften; wo werden diese ersetzt durch andere Lootsengemeinschaften, welche nur auf Grund der örtlichen städtischen Bestimmungen bestehen, und bestehen endlich freie Lootsen, welche die Schiffe nach freier Uebereinkunft mit den Capitänen führen, und deren Dienst nicht obligatorisch ist?

2) In welcher Art sind die Lootsen organisiert?

##### Antworten des Börsen-Comités:

1) Beim Revaler Hafen existirt keine von der Regierung auf gesetzgeberischem Wege bestätigte Lootsengemeinschaft; die Bewohner der Insel Nargön und des umliegenden Festlandes beschäftigen sich mit dem Einführen der Schiffe in die Revaler Bucht, aber sie sind hierzu von Niemandem autorisirt, weder von der Regierung, noch von dem Stadtamte. Für ihre Dienste erhalten sie eine Zahlung nach freier Uebereinkunft mit den Capitänen der von ihnen geführten Schiffe, gewöhnlich 1 Rbl. für jeden Fuß Tiefgang des Schiffes.

2) Zum Einführen der Schiffe von der Rhede in den Hafen und ebenso zum Auslootsen aus dem Hafen auf die Rhede existiren in Reval sogenannte Hafenlootsen,

3) In welcher Grundlage, welcher Ordnung und welcher Höhe wird die Taxe für das Führen der Schiffe durch die Lootsen erhoben?

4) Welche Rechte und Vortheile genießen die Lootsen außer der Taxe für das Führen der Schiffe?

5) Wie groß ist die Zahl der Lootsen und etwaiger Zöglinge von ihnen?

6) Welches sind die Grenzen auf dem Wasser, bis zu denen die Schiffe von den Lootsen geführt werden?

7) Wem liegt die Kenntlichmachung des Fahrwassers durch Baken und Leuchttürme ob, auf welchen Kosten geschieht solches und wer hat die Aufsicht über die richtige Aufstellung dieser Seezeichen?

8) Wie und wo wohnen die Lootsen während der Navigation und während des Winters?

welche vom Revaler Börsen-Comité organisiert werden.

3) Für das Einführen der Schiffe von der Rhede in den Revaler Hafen und umgekehrt erhalten die Hafenslooten folgende vom Revaler Börsen-Comité bestätigte Taxe:

bei Schiffen bis	100 Tons	Rbl. 2 —
" " von	100—200 "	" 3 —
" " "	200—400 "	" 4 —
" " "	400—800 "	" 5 —
" " "	800 u. mehr "	" 6 —

4) Die Revaler Lootsen genießen, außer der oben erwähnten Taxe, keine weiteren Rechte und Vortheile.

5) Die Zahl der Revaler Hafenslooten beträgt gewöhnlich 2—3 Mann; Zöglinge giebt es nicht.

6) Die Hafenslooten führen die Schiffe nur von der Rhede in den Hafen und umgekehrt. Die Margöner freien Lootsen führen die Schiffe von der Insel Margön oder von Surrop in die Revaler Bucht bis zum Hafen. Sie begleiten die Schiffe als Küstenslooten auch manchmal bis Riga (über Moonsum), Helsingfors, Kronstadt und sogar bis in die schwedischen Häfen.

7) In Reval befindet sich die Direction der baltischen Leuchttürme des hydrographischen Departements des Marineministeriums, welche auf Kronskosten auch die Bezeichnung des Fahrwassers durch Seezeichen zu besorgen und über die richtige Aufstellung derselben zu wachen hat.

8) Die Hafenslooten befinden sich während der Navigation zu einer bestimmten Tageszeit in ihrem Wächterhäuschen am Hafen, im Winter aber in ihren eigenen Wohnungen.

9) Unter weissen unmittelbarer Leitung befinden sich die Lootsen und der Lootsencommandeur und wer controlirt ihre Thätigkeit?

10) Wie hoch beläuft sich die Einnahme aus der Lootsengebühr für die letzten 5 Jahre; haben die Lootsen irgendwelche Reserve- oder Pensionscapitalien?

9) Die Hafenlootsen mit dem Lootsencommandeur stehen unter der unmittelbaren Leitung des Börsen-Comités, welches auch zusammen mit den Hafenautoritäten die Thätigkeit der Lootsen controlirt.

10) Ueber die jährliche Einnahme der Lootsen läßt sich nichts Bestimmtes sagen; eine bestimmte Gage erhalten sie nicht und der Lootsencommandeur dient unentgeltlich. Der Verdienst der Lootsen während der Navigation beläuft sich bis 40 Rbl. pro Kopf und Monat; ein Reserve- oder Pensionscapital ist nicht vorhanden.

Durch ein zweites Schreiben des Stadtamts vom 18. April 1886 Nr. 579 wurden ferner folgende Auskünfte über die Verantwortlichkeit der Lootsen verlangt:

1) Welcher Art von Verantwortung unterliegen die organisirten Lootsengemeinschaften, und ebenso die freien Lootsen für die Schäden, welche den Schiffen durch ihre Schuld zugefügt werden?

2) Verantwortet in solchem Falle die ganze Gesellschaft oder Zunft solidarisch oder nur derjenige Lootse allein, welcher an dem zugefügten Schaden Schuld ist?

3) Auf welche Weise geschieht die Beizureichung des Schadenersatzes von den Lootsen zu Gunsten des Schiffers?

4) Ueber welche Mittel verfügen die Lootsengemeinschaften zur Ersetzung der durch ihre Schuld den Schiffen zugefügten Schäden?

5) Wie viel Havariesfälle, d. h. solche als das Schiff vom Lootsen geführt wurde, sind in den letzten 5 Jahren vorgekommen?

1) Da in Reval keine organisirten Lootsengemeinschaften existiren, sondern nur die vom Börsen-Comité ernannten sogenannten Hafenlootsen, so ist auch die Verantwortlichkeit für die Schäden, welche den Schiffen durch die Schuld der Lootsen zugefügt werden, nur eine persönliche.

2) Es verantwortet nur derjenige Lootse, welcher an dem Schaden die Schuld trägt.

3) Die Befichtigung und Abschätzung des Schadens wird durch Experten vorgenommen; auf ihre Anordnung wird auch die Ausbesserung des beschädigten Schiffes für Rechnung des schuldigen Lootsen ausgeführt.

4) Ueber specielle Mittel zur Ersetzung der Schäden verfügen die Hafenlootsen nicht.

5) Havariesfälle, d. h. solche, welche durch die Schuld des das Schiff führenden Lootsen entstanden sind, sind in den letzten 5 Jahren nicht vorgekommen.



6) Existiren für die Lootsen irgend welche Instructionen und überhaupt schriftliche oder gedruckte Reglements oder durch eine langjährige Praxis entstandene Usancen, welche den Lootsen bei Ausübung ihrer dienstlichen Pflichten als Richtschnur dienen?

6) Gedruckte Instructionen oder Regeln existiren für die Nevaler Hafenlootsen nicht; die langjährige und gewissenhafte Ausübung ihres Dienstes hat ihnen das Vertrauen des Börsen-Comités erworben. An der Spitze der Hafenlootsen steht ein erfahrener und mit allen Eigenthümlichkeiten des Nevaler Hafens genau vertrauter Schiffscapitän, der ebenfalls vom Börsen-Comité ernannt wird.

## 5. Die Baumwollenbrände und die Anbringung von Löschvorrichtungen im Hafenrayon.

Im Januar 1887 geriethen die an der Hafenstraße zu beiden Seiten des Schienenstranges gestapelten Baumwollenballen, aus unbekannter Ursache in kurzen Zwischenräumen zweimal in Brand. Eine Wiederholung derartiger Brandschäden mußte für den Nevaler Baumwollenspeditions-handel voraussichtlich diejenigen schädlichen Folgen haben, daß nicht nur die Affecuranzbedingungen für die über Neval importirte Baumwolle verschärft, sondern auch seitens des Zollamts verschiedene Einschränkungen in Bezug auf das Stapeln der Baumwolle hier am Plage erlassen worden wären, welch' letztere Voraussetzung leider sich nur zu bald bestätigte, da der Zoll gleich darauf das Verbot erließ, auf der Hafenstraße überhaupt noch weiter Baumwolle zu lagern. Die Aufgabe des Börsen-Comités mußte daher darauf gerichtet sein, das Nöthige zur möglichsten Verhütung ähnlicher Feuerschäden zu veranlassen und dadurch auch den Zoll zu einer Rückgängigmachung seines Verbots zu bewegen, denn gerade die an der Hafenstraße zu beiden Seiten des dortigen Schienenstranges sich hinziehenden Lagerplätze sind die für die Baumwollenspedition am bequemsten gelegenen und das vom Zoll erlassene Verbot mußte daher auf die Dauer für den Handel sehr unangenehm empfunden werden.

Die anfänglich seitens des Börsen-Comités durch Vermittelung des Stadtamts mit der Polizeiverwaltung, und auch mit der Betriebsverwaltung der Bahn direct eingeleiteten Unterhandlungen wegen Vornahme besonderer Vorsichtsmaßregeln zur Verhütung derartiger Brandschäden führten leider zu keinem gewünschten Resultat und auch die vom Börsen-Comité proponirte permanente Postirung einer Feuerpritze (welche dem Börsen-Comité vom Stadamt unentgeltlich zu diesem Zweck zur Disposition gestellt worden war) an der Hafenstraße mit ständiger Tag- und Nachtdejour konnte den Zoll nicht zur Rücknahme seines einmal erlassenen Verbots veranlassen. Die Aufrechterhaltung des Verbots motivirte das Zollamt aber hauptsächlich dadurch, daß ihm im Falle eines ausbrechenden Feuerschadens an der Hafenstraße die nöthigen eigenen Feuerlöschutensilien fehlen, um die in der Nähe liegenden Kronsgebäude schützen zu können. Das Börsen-Comité war leider nicht im Stande, von sich aus dem Zoll die erforderlichen Mittel zur Anschaffung von Feuerlöschgeräthen zur Disposition zu stellen, und sah sich daher ver-

anlaßt, unter dem 14. October 1887 Nr. 231 das Stadtkamt mit der Bitte anzugehen, dem Zoll zur Anschaffung von eigenen Löschgeräthen einen Credit bis zu 2200 Rbl. zu bewilligen. Das Stadtkamt ging in entgegenkommender Weise auf diesen Vorschlag des Börsen-Comités ein und bald darauf erfolgte auch seitens des Zolls wieder die Erlaubniß, auf der Hafensstraße Baumwolle stapeln zu dürfen, noch gerade zur rechten Zeit, um gerade den während des Herbstes 1887 in Folge des sehr großen Baumwollenimports sicher voranzusehenden Mangel an bequemen Stapelplätzen weniger fühlbar zu machen. In seinem Antwortschreiben an das Börsen-Comité hatte das Stadtkamt aber ferner erklärt, daß es ebenfalls nicht im Stande sei, die in Anbetracht der schlechten städtischen Finanzlage verhältnißmäßig hohe Summe von 2200 Rbl. à fond perdu dem Zollamt zur Disposition zu stellen und daß es sich gezwungen sehen werde, von der an der Hafensstraße gestapelten Baumwolle hinfort eine Abgabe von  $1\frac{1}{2}$  Kop. pro Ballen so lange zu erheben, bis die für Anschaffung der Löschgeräthe des Zolls gemachten Auslagen gedeckt sein werden. Diesen Beschluß des Stadtkamts theilte das Börsen-Comité den Baumwolle spedirenden Kaufleuten mit und verpflichteten sich Letztere sämmtlich in einem besonderen Verpflichtungsschreiben, diese Abgabe an das Stadtkamt in dem angegebenen Umfange zu entrichten. Bis zum Schluß des Jahres 1887 waren von verschiedenen Firmen im Ganzen 29,580 Ballen Baumwolle an der Hafensstraße gestapelt und für diese an Abgabe dem städtischen Deconomie-Amt 443 Rbl. 70 Kop. eingezahlt worden.

Mit der Beschaffung der Löschgeräthe für den Zoll war jedoch nur den Zwecken dieses Letzteren gedient, noch nicht aber das Nöthige zur möglichst raschen und erfolgreichen Unterdrückung etwa ausbrechender Feuerschäden bei der an der Hafensstraße lagernden Baumwolle selbst gethan. Zu diesem Behufe war vom Börsen-Comité die Anbringung zweier selbstwirkender Wasserkrähne mit Schlauch im directen Anschluß an die an der Hafensstraße befindlichen Hydranten der Wasserleitung und in dem die Hafensstraße von dem Zollhof trennenden steinernen Zaun des Zolls projectirt worden. Durch eine derartige Vorrichtung wurde es möglich, beim Ausbrechen eines Feuerschadens fast die ganze Hafensstraße sofort, und ohne erst die Ankunft einer Spritze abzuwarten, mit Wasser zu besprengen und so das Feuer im Keime zu ersticken. Aber auch hier mangelte es dem Börsen-Comité wieder an den nöthigen Mitteln, um die auf 1048 Rbl. 90 Kop. veranschlagten Kosten von sich aus decken zu können und auch hier mußte wieder die Mithilfe der Stadt in Anspruch genommen werden, welche ja auch ein gleich großes Interesse wie das Börsen-Comité daran hatte, die Hafensstraße möglichst vor Feuersgefahr gesichert zu wissen. Das Stadtkamt erklärte sich bereit, die Hälfte der Kosten zu tragen und nachdem auch noch die Erlaubniß des Zolls dazu eingeholt worden war, wurde mit der Errichtung der beiden Wasserkrähne unter der Oberaufsicht des Directors des städtischen Gas- und Wasserwerks im Sommer 1888 begonnen und dieselben auch bald darauf fertiggestellt. Die Anbringung dieser Sicherheitsvorrichtung ermöglicht es der Kaufmannschaft, mit einem erhöhten Sicherheitsgefühl als bisher der Eventualität eines ausbrechenden Feuerschadens in der Hafensstraße entgegenzusehen.

## 6. Die Unsicherheit im Hafenrayon und die Vermehrung der Schutzmannschaft daselbst.

Die bereits in früheren Jahren öfters bemerkbar gewordene Unsicherheit im Hafenrayon machte sich während der besonders belebten Schifffahrtsperiode des letzten Herbstes und Winters, namentlich durch die immer mehr Ueberhand nehmenden Baumwollendiebstähle, in noch gefährlicherer Weise fühlbar und lenkte die ernste Aufmerksamkeit des Börsen-Comités auf sich. Als Hauptursache für die Zunahme der Diebstähle mußte jedenfalls die ungenügende polizeiliche Bewachung des mit werthvollen Waaren aller Art angefüllten Hafenrayons angesehen werden. Die wiederholten Bitten des Börsen-Comités und Stadtamtes um Vermehrung der Zahl der Polizeisoldaten in jenem Stadttheil sind jedoch immer mit dem Hinweis abgeschlagen worden, daß die Polizei mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln und ohne Benachtheiligung anderer Interessen mehr Polizeisoldaten daselbst nicht postiren könne. Bei weiterer Klarlegung derjenigen Umstände, welche die Unsicherheit im Hafenrayon begünstigten, mußte vor allen Dingen auch das auffallen, daß die Diebstähle gewöhnlich von einen und denselben, der Polizei sehr wohl bekannten und bereits bestraften Personen in kurzen Zwischenräumen begangen wurden, was dadurch erklärlich wird, wenn man berücksichtigt, daß die bei jenen Diebstählen ertappten Personen nicht sofort nach ihrer Ablieferung an den Prästau zur Vornahme der Voruntersuchung hinter Schloß und Riegel gesetzt werden, sondern während der Zeit von der Voruntersuchung bis zur allendlichen Aburtheilung durch das Niedergericht, d. h. oft während mehrerer Wochen, ja Monate, auf freien Fuß verbleiben, und dadurch die Möglichkeit gewinnen und auch einen gewissen Vortheil daran haben, ihrem unsauberen Handwerk nach wie vor nachzugehen. Das Börsen-Comité wandte sich daher am 23. November 1887 Nr. 275 an den Herrn Ehtländischen Gouvernements-Procureur mit der Bitte, im Interesse des hiesigen Handels den Polizeiorganen vorzuschreiben, derartige auf frischer That ertappte Diebe sofort gefänglich einzuziehen und ihnen dadurch die Möglichkeit zu nehmen, weiter zu stehlen. Der Herr Gouvernements-Procureur antwortete jedoch mittelst Schreibens vom 2. December 1887 Nr. 5216, daß er nach den bestehenden Gesetzesbestimmungen nicht berechtigt sei, in diesem Falle eine Ausnahme zu machen, daß er aber Anordnung ertheilt habe, auf die Untersuchungen der Baumwollendiebstähle ein besonderes Gewicht zu legen und dieselben zu beschleunigen.

Unterdessen war aber eine Vermehrung der Polizeimannschaft im Hafenrayon immer mehr eine unabweisbare Nothwendigkeit geworden und nachdem dem Börsen-Comité von privater Seite nahegelegt worden war, daß eine Vermehrung der Polizeimannschaft wohl möglich werden könne, wenn von Seiten der Kaufmannschaft der Polizei hierzu die nöthigen Mittel zur Disposition gestellt werden würde, wurden durch freiwillige Beiträge innerhalb der Kaufmannschaft die erforderliche Summe zur Anstellung von 5 weiteren Polizeisoldaten ausschließlich für den Dienst im Hafenrayon, fürs Erste für die Dauer eines halben Jahres beigegeben. Leider hat jedoch auch durch diese neue Verstärkung der Schutzmannschaft die Sicherheit im Hafenrayon nicht so zugenommen, wie es wohl zu wünschen und voraussetzen gewesen wäre.



## 7. Die Regelung der Waarenabfuhr von den Schiffen.

Im Interesse einer einheitlichen Regelung der Waarenabfuhr von den in Neval aus ausländischen Häfen ankommenden Schiffen, und um dadurch auch eine raschere Entlöschung der Schiffe zu ermöglichen, wurde im April 1886 auf Veranlassung des Börsen-Comités folgende Vereinbarung zwischen den hiesigen Schiffsadressaten und Expeditionsfirmen abgeschlossen:

„Die Herren Schiffsadressaten übernehmen fortan ausschließlich den Empfang und die Abfuhr nach allen Lagerplätzen und Räumen des Hafenrayons, sämtlicher mit den regelmäßigen Tourdampfern angebrachten Güter gegen eine Vergütung von  $\frac{5}{8}$  Kop. pro Pud und haften den Empfängern gegenüber für alle Schäden, welche durch nachweisliche Schuld der Fuhrleute entstehen, soweit diese letzteren zahlungsfähig, sowie für den Empfang äußerlich beschädigter Güter, ohne den Regreß gegen den Capitän zu wahren. Ausgenommen sollen hiervon nur Kohlen, Ziegeln und leere Fässer sein, ebenso auch alle Waaren, welche außerhalb des Hafenrayons abgeführt werden müssen.

„Unter der Bezeichnung „Hafenrayon“ wird verstanden das Terrain zwischen den Hafenbrücken und Quais bis einerseits zu den Mayerschen Speichern incl. und andererseits zu den Plätzen am Quierstrange der Bahn und bis zur Gasanstalt inclusive.

„Mit der unbeanstandeten Ablieferung der Güter am Lagerplatze seitens des Schiffsadressaten an den Hafen und Zollartell erlischt die Verantwortlichkeit des Adressaten und beginnt diejenige des Hafens und Zollartels.

„Massengüter, welche mit Nichttourdampfern anlangen, sind von dieser Vereinbarung ausgeschlossen. Güter, welche mit diesen letzteren Dampfern an Ordre anlangen und vom Schiffsadressaten Mangel's Empfänger abgeführt werden müssen, zahlen  $\frac{3}{4}$  Kop. pro Pud.

„Bei Selbstabfuhr solcher Massengüter, welche mit Nichttourdampfern anlangen, haben die Expediture für genügende und rechtzeitige Zustellung von Fuhrwerken zum Schiff zu sorgen, andernfalls der Adressat berechtigt ist, solche für ihre Rechnung zu engagiren.

„Diese Vereinbarung tritt mit den 25. April 1886 in Kraft und hat für 1 Jahr Gültigkeit. Mangel's Kündigung einen Monat vor Ablauf dieses Termins wird dieselbe als für 1 Jahr weiterbestehend angesehen.“

Diese Vereinbarung besteht auch noch heutzutage zu Kraft.

## 8. Anlegen der Dampfer im sogen. Kriegshafen.

Während der überaus lebhaften Schifffahrtsperiode des Herbstes 1887 war es vorgekommen, daß einige Dampfer wegen Ueberfüllung des Hafens mit anderen Schiffen mehrere Tage auf offener Rhede hatten warten müssen, bis für sie im Hafen ein Anlegeplatz frei wurde, und dadurch längere Zeit während einer stürmischen Jahreszeit allen Unbilden der Witterung ausgesetzt waren. Um solches für die Zukunft zu vermeiden,

wandte sich das Börsen-Comité am 4. December 1887 Nr. 289 an den Chef der Nevaler Hafenarbeiten, Collegienrath Schmelew mit der Bitte, es gestatten zu wollen, daß neu ankommende Schiffe, welche wegen Mangels an Anlegeplätzen im inneren Kauffahrtshafen nicht landen können, im sogen. Kriegshafen bei dem im Umbau befindlichen nördlichen Bollwerk vor Anker gehen dürfen, wo für dieselben ein sichererer Standpunkt sei, als auf offener Rhede. Sowohl der Herr Chef der Hafenarbeiten, als auch der Herr Zolldirector hatten Nichts gegen die Gewährung dieser Bitte einzuwenden, und nachdem den Kaufleuten solches per Circulär bekannt gegeben war, haben auch in der That während der letzten Navigationsperiode mehrere Dampfer im Kriegshafen beim nördlichen Bollwerk einen bequemen und geschützten Ankerplatz gefunden.

## 9. Die Eisungsarbeiten.

Am 20. Januar 1886 begann sich der innere Hafen mit stärkerem Eise zu bedecken und mußten deshalb vom Börsen-Comité die Eisungsarbeiten in Angriff genommen werden, um den im Hafen befindlichen und beladenen Schiffen das Ausgehen zu ermöglichen. Zur Deckung der dem Börsen-Comité dadurch erwachsenden Kosten wurde beschlossen, die Eisungsgebühr in der üblichen Höhe von den Schiffen zu erheben und wurde den Kaufleuten solches per Circulär mitgetheilt. Das anhaltend windstille Wetter und der stärker auftretende Frost ließen jedoch bald darauf auch die ganze Rhede festfrieren und zwar stellte sich diesmal der seltene Fall ein, daß die ganze Nevaler Bucht bis nach Margön zu sich mit einer einzigen spiegelglatten, undurchdringlichen Eisfläche bedeckte, während sonst gewöhnlich die Bucht zuerst mit Treibeis vollgetrieben und dann erst zu gefrieren pflegt. Diese große, die ganze Nevaler Bucht blockirende Eisfläche bewahrte ihre Festigkeit bis gegen Ende März, und erst am 23. März gelang es den beiden Dampfern „Louise“, Capitän Burmeister, und „Hope“, Capitän Veighton, von Baltischport kommend, das Eis auf der Rhede zu forciren und glücklich den Hafen zu erreichen. Ein günstiger Wind trieb darauf in der Nacht vom 23. auf den 24. März das Eis in die offene See und am 24. waren Hafen und Rhede vollständig eisfrei und konnte die Schifffahrt als eröffnet betrachtet werden. Den beiden genannten Dampfern bewilligte das Börsen-Comité für ihren der hiesigen Schifffahrt durch das Forciren des Eises geleisteten Dienst eine Gratification von 200 Rbl. („Louise“) resp. 100 Rbl. („Hope“) und ließ ihnen dieselbe in Begleitung eines aner kennenden Schreibens überreichen.

Während des Winters 1886 87 ist der Nevaler Hafen nicht durch Eis gesperrt und die Thätigkeit des Börsen-Comités nach dieser Richtung nicht in Anspruch genommen gewesen, es sei denn, daß hierzu das auf Veranlassung und auf Kosten des Börsen-Comités geschahene Losbrechen der dünnen Eisdecke auf der Rhede durch den Vergungsdampfer „Hermes“ gerechnet wird, eine Arbeit, welche nur einmal und zwar am 10. Februar 1887 geleistet und deren Wiederholung durch den darauf eintretenden günstigen Landwind nicht mehr nöthig wurde.

## D. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen.

Am 1. October 1887 hat, wie vorher bereits in verschiedenen anderen Städten des Reichs, auch in Reval die Vereinigung des bis dahin getrennten Telegraphen-Bureaus und des Postcomptoirs in das „Revaler Post- und Telegraphen-Comptoir“ mit dem Sitz in dem Hause der früheren Revaler Handelsbank an der Müststraße vollzogen werden können. Namentlich die dadurch bedingte Ueberführung des Telegraphen-Bureaus von der Narvischen Straße in der Vorstadt nach der inneren Stadt wird von der Kaufmannschaft dankbar empfunden.

### 1. Verlängerung der Annahmezeit für recommandirte Briefe.

Bis zum März war die Annahmezeit für recommandirte Briefe, außer den Vormittagsstunden von 8—2 Uhr, am Nachmittage nur von 4—6 Uhr festgesetzt. Wenn auch vielleicht für die private Correspondenz, so konnte doch für die kaufmännische diese Annahmezeit nicht als genügend befunden werden, da es, namentlich während der lebhafteren Geschäftsperioden des Jahres, nicht möglich war, die täglich mit der recommandirten Post abzufsendende große Anzahl von Documenten bereits in den Comptoirs bis 6 Uhr Nachmittags fertig zu stellen, und ein Theil derselben entweder bis zum andern Tage liegen bleiben, oder aber mit der gewöhnlichen Post abgesandt werden mußte. Ein lebhaft empfundener Wunsch der hiesigen Kaufmannschaft war es daher, die Annahmezeit für die recommandirten Briefe am Nachmittage wenigstens um eine Stunde verlängert zu sehen. Am 19. März 1887, Nr. 68, wandte sich nun das Börsen-Comité an den Herrn Chef des Revaler Postcomptoirs mit einem motivirten Gesuch, im Interesse der Kaufmannschaft die Annahmezeit für recommandirte Briefe noch bis 7 Uhr Nachmittags ausdehnen zu wollen. In der bereitwilligsten Weise kam der Herr Chef des Postcomptoirs den Wünschen des Börsen-Comités entgegen, ordnete sofort von sich aus die Verlängerung der Annahmezeit von 6—7 Uhr für recommandirte Briefe nach St. Petersburg, Moskau, Riga und ins Ausland an, und holte auch die hierzu erforderliche Bestätigung des Herrn Chefs des St. Petersburger Post- und Telegraphen-Bezirks, dem das Revaler Postcomptoir seit dem 1. Januar 1887 amtlich unterstellt ist, in kürzester Zeit ein. Die Revaler Kaufmannschaft ist dem Herrn Postchef für das ihr bei dieser Gelegenheit bewiesene Entgegenkommen dankbarst verbunden.

### 2. Das Revaler Telephonunternehmen.

Das junge Revaler Telephonunternehmen, zu welchem bekanntlich das Börsen-Comité von der Regierung die Concession erhalten hat, hat in den Jahren 1886 und 1887 stetig, wenn auch langsam an Abonnenten gewonnen. Als erwähnenswerth mag hier die



im Juli 1886 erfolgte Verfügung der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen mitgetheilt werden, der zufolge alle in Reval befindlichen privaten Telephonleitungen sich entweder bis zum 7. August 1887 dem allgemeinen Telephonnetz anzuschließen oder aber ganz einzugehen haben sollten. Dabei wurde es aber gestattet, an einer Leitung 2 Telephonapparate, welche sich in 2 verschiedenen Gebäuden eines und desselben Abonnenten befinden, zu benutzen und so die bereits bestehende Privatleitung nur vermittelt einer Umschaltung mit der Centralleitung zu verbinden. Der Abonnementspreis für die Benutzung zweier derartiger Apparate sollte derart bestimmt werden, daß die Zahlung für dieselben nicht die 1½ fache Tare, welche für einen einzigen Apparat bei der gleichen Länge der ganzen Leitung zu zahlen gewesen wäre, übersteigen durfte.

Außerhalb des städtischen Weichbildes sind gegenwärtig mit der Centralleitung verbunden: das Höfchen Rocca al mare des Barons Girard de Soucanton, die an der Pernauschen Straße belegene Restauration Römme, das Gutsgebäude in Sack des Herrn W. v. Baggehufwuidt und das Gutsgebäude in Harf des Barons Ungeru-Sternberg.

Ueber die Benützung des Telephonnetzes seitens der Abonnenten im Jahre 1887 geben untenstehende Tabellen nähere Auskunft:

Allgemeine Zahl der Abonnenten und der einzelnen Gespräche  
nach Monaten geordnet.

	Januar.	Februar.	März.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	Septem- ber.	October.	Novem- ber.	Decem- ber.
Allgemeine Zahl der Abonnenten. . .	96	96	97	99	100	100	104	105	106	106	106	107
"    "    "    Gespräche . . . .	8225	7795	8594	8764	8871	8507	8991	8375	7715	8559	9439	9835
Mittlere Zahl "der Gespräche pro Tag	265	271	279	292	286	284	290	270	257	269	314	317
"    "    "    Gespräche eines je-												
"    "    "    den Abonnenten. . . . .	85	81	88	88	88	85	86	79	72	75	89	92

Vertheilung der Gespräche nach den einzelnen Stunden für die Tage  
eines jeden Monats.

[illegible]

### Vertheilung der einzelnen Abonnenten nach den Berufsarten.

	Januar.	Februar.	März.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	October.	November.	December.
Banken und Comptoire . . . . .	33	33	34	34	34	34	35	36	37	37	37	38
Administrative und städtische Behörden . . . . .	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9
Zeitungsredactionen . . . . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Fabriken und industrielle Anstalten	11	11	11	11	11	11	12	12	12	12	12	12
Magazine und Lagerräume . . . .	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Gasthäuser . . . . .	8	8	8	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Privatpersonen . . . . .	10	10	10	10	11	11	12	12	12	12	12	12
	96	96	97	99	100	100	104	105	106	106	106	107

### Zahl der Gespräche pro Monat, nach den Berufsarten der Abonnenten geordnet.

	Januar.	Februar.	März.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	August.	September.	October.	November.	December.
Banken und Comptoire . . . . .	4014	3600	3695	3464	3086	2860	2930	2902	2755	3644	4803	5337
Administrative und städtische Behörden . . . . .	837	724	855	951	919	954	871	672	646	887	1014	987
Zeitungsredactionen . . . . .	17	11	9	3	22	17	13	28	8	21	24	11
Fabriken und industrielle Anstalten	799	1008	1116	984	1066	998	1067	1036	988	869	1076	949
Magazine und Lagerräume . . . .	1891	1889	2123	2265	2394	2102	2365	2112	1984	1982	1655	1629
Gasthäuser . . . . .	384	405	487	834	1122	1238	1246	1268	832	556	498	564
Privatpersonen . . . . .	279	158	308	263	262	338	499	357	502	400	369	358

## E. Eisenbahnwesen.

### 1. Die directen überseeischen Tarife nach Moskau.

Die Gültigkeitsdauer der directen überseeischen Tarife, welche mit dem 1. October 1885 abgelaufen war, wurde bekanntlich nochmals bis zum 1. April 1886 verlängert, freilich mit der von der Regierung ausdrücklich gestellten Bedingung, daß die Eisenbahnfrachtsätze die gleichen sein sollten, sowohl für die im Connoissements- als contractmäßigen Verkehr, als auch für die mit Gelegenheitschiffen anlangenden Güter. Mit diesem von der Regierung gethanen Schritt glaubte man allgemein bereits den Anfang vom Ende für die directen Tarife überhaupt gekommen zu sehen, und in der That wurde auch dem Börsen-Comité kurz vor dem 1. April 1886 Mittheilung von einem neuen, in Regierungs-kreisen zur Einführung geplanten Tarifprincip gemacht, nach welchem sämtliche Importtarife des Reichs einheitlich zusammengestellt werden und auch die directen überseeischen Tarife über Reval, Riga, Libau und Königsberg nach Moskau ihr Ende erreichen sollten. Der Gedanke, welcher diesem neuen Tarifprincip zu Grunde lag, war der, den Tarif der Nicolaibahn für die Strecke St. Petersburg-Moskau als Tarifbasis anzunehmen, der zufolge alle übrigen Importtarife des Reichs zu regeln seien und zwar in der Weise, daß für jede angefangene 100 Werst weitere Entfernung als die mit rund 600 Werst angenommene Entfernung St. Petersburg-Moskau ein gleichmäßiger procentualer Zuschlag zu der Frachtbasis zu geschehen habe. Dieses Tarifprincip sollte nicht nur für den Import zur See, sondern auch für den über die Landgrenze Anwendung finden, nicht nur für die Ostsee, sondern auch für das schwarze Meer seine Gültigkeit haben. Schon aus dieser kurzen Skizzirung des neuen Tarifprincips ist ersichtlich, eine wie große Umwälzung die Einführung desselben in der Praxis bei vielen, nach den verschiedenartigsten Gesichtspunkten zusammengestellten russischen Importtarifen nach sich ziehen mußte; aber es erhellt auch weiter daraus, daß der Revaler Hafen bei den neuen Tarifen St. Petersburg gegenüber freilich ungünstiger gestellt worden wäre, dagegen aber, weil näher dem Centrum der russischen Industrie, Moskau, gelegen, in eine vortheilhaftere Stellung Riga, und namentlich Libau und den Landzollämtern gegenüber rücken würde, mit denen es bisher immer eine schwere Concurrenz zu bestehen hatte. Für Reval konnte daher die möglichst rasche Einführung der neuen Importtarife nur höchst erwünscht sein, wenn freilich dieselbe mit dem 1. April 1886 auch noch nicht möglich wurde, da dieser Termin selbst für die Beendigung der allernothwendigsten Vorarbeiten zu kurz war.

Die Gültigkeitsdauer der directen Tarife wurde deshalb vom 1. April noch weiter bis zum 1. October 1886, und als auch dann die Vorarbeiten für die Einführung des neuen Tarifprincips noch nicht beendet waren, bis zum 1. Februar 1887 verlängert.

Am 10. November 1886 lief darauf folgendes an das Börsen-Comité gerichtete Circulärschreiben der beim Eisenbahndepartement des Begebauministeriums niedergesetzten Eisenbahntarifcommission vom 10. November Nr. 10340 ein:



„Auf Grund des am 11. Juli 1886 Allerhöchst bestätigten Beschlusses des Ministercomités, wurde vom Ministerium der Begecommunication den Eisenbahngesellschaften eröffnet, daß die gegenwärtig bestehenden internationalen überseeischen- und Land-Importtarife durch neue Tarife ersetzt werden müssen, als deren Grundlage der örtliche Tarif der Nicolaibahn von Petersburg bis Moskau angenommen werden muß, und zwar mit der Bedingung, daß 1) die nach diesem Tarife berechneten Frachtsätze für die Routen über die Häfen des schwarzen Meeres und der Ostsee und über die Landgrenze um 6% für jede 100 Werst über 600 Werst erhöht werden sollen; 2) daß die neuen Frachtsätze nicht niedriger sein sollen, als die jetzt geltigen; wenn aber die nach obiger Grundlage ausgerechneten Frachtsätze niedriger sich herausstellen sollten als die gegenwärtigen, so sollten die neuen Frachtsätze auf der alten Höhe verbleiben und 3) daß eine unbedingte Gleichheit in den Frachtsätzen sowohl für ausländische als auch für inländische Waaren hergestellt werden solle.

„Indem das Begebauministerium auf diese Art die Minimal-Normen für die Importtarife festgestellt hatte, stellte es dem Ermessen der Bahnen anheim in den von ihnen zusammenzustellenden Tarifprojecten die Sätze für einzelne Güter bis zu derjenigen Grenze zu erhöhen, wie sie durch die Statuten vorgesehen war; in den Fällen aber, wo die Bahnen es für nöthig befinden sollten, noch niedrigere Frachtsätze als die Minimalnorm aufzustellen, sollten sie solches durch Beachtung verdienende Gründe beweisen.

„Vor Durchsicht dieser Tarife in dem Eisenbahnconseil hat das Begebauministerium im Verein mit dem Ministercomité beschloffen, dieselben Personen und Institutionen zuzusenden, welche mit den Bedürfnissen des Handels und der Industrie vertraut sind, damit diese ihre Meinungsäußerung über die Tarifprojecte abgeben.

„Im Hinblick auf das Obige beehrt sich die Tarifcommission beifolgend untenbenannte Tarifprojecte mit der ergebensten Bitte zu übersenden, die erbetene Meinungsäußerung nicht später als zum 1. December a. e. der Tarifcommission einzusenden.“

Beigegeben waren diesem Circular die Meinungsäußerungen der Riga-Dünaburger, der Libau-Könnyer und Moskau-Brester-Bahn und des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes und sei hier gleich bemerkt, daß sich die Gutachten sämmtlicher dieser Bahnen, (mit Ausnahme der Riga-Dünaburger, welche aber auch das neue Tarifprincip nur unter gewissen einengenden Bedingungen gelten lassen wollte) strict gegen die Einführung der von der Regierung angeordneten neuen Tarife aussprachen.

Bei der großen Wichtigkeit und Dringlichkeit dieser Angelegenheit wurde vom Börsen-Comité sofort eine Versammlung sämmtlicher hiesiger Spediteure einberufen und nach Durchberatung der vorliegenden Gutachten der einzelnen Bahnen am 28. November 1886, Nr. 217 folgendes ausführliche Memoire der Tarifcommission und dem Eisenbahnconseil eingesandt:

„Dem Realer Börsen-Comité sind von obiger Tarif-Commission die auf Grund der Circularvorschrift des Begebauministeriums von 24. Juli a. e., Nr. 6696 von den Verwaltungen der Riga-Dünaburger, der Libau-Könnyer Bahn und der Großen russischen Eisenbahngesellschaft zusammengestellten Projecte für die neuen überseeischen Importtarife mit der Aufforderung zugesandt worden, falls das Börsen-Comité irgend welche Einwendungen auf diese Tarifprojecte zu machen haben sollte, solche der Commission spätestens

bis zum 1. December a. e. zukommen zu lassen. Ohne auf die einzelnen Positionen dieser neuen projectirten Tarife gegenwärtig genauer eingehen zu können, da das zu einer allseitigen Beurtheilung derselben vor allen Dingen erforderliche Tarifproject für die Route Reval-Moskau dem Börsen-Comité viel zu spät zugegangen ist, wird das Börsen-Comité, der Aufforderung der Tarif-Commission nachkommend, in Folgendem nur das Princip, von welchem die qu. Bahnen bei der Aufstellung ihrer neuen Importtarife ausgegangen sind, einer Beurtheilung zu unterziehen suchen und dadurch seinen von demjenigen der Bahnen in sehr wesentlichen Punkten abweichenden Standpunkt kennzeichnen.

## I.

„Entgegen den von den einzelnen Bahnen namentlich aber von der Libau-Königsberger und Moskau-Breslauer Bahn, sowie von dem deutsch-russischen Eisenbahnverbande vertretenen Ansichten muß das Revaler Börsen-Comité sich auf das Entschiedenste für eine vollständige und consequente, vom 1. Februar 1887 zu bewerkstelligende Durchführung des von der Regierung angeordneten Tarifprincips aussprechen, gemäß welchem für jede weitere 100 Werst über 600 Werst ein Zuschlag von 6 % zu dem Localtarif der Nikolaibahn zu machen ist. Die vielen Einwendungen, welche von den qu. Bahnen gegen die Durchführung dieses Principes gemacht werden, sind durchaus nicht stichhaltig und bedürfen einer Widerlegung.

„Die Libau-Königsberger und Moskau-Breslauer Bahn plaidiren eifrig für eine Beibehaltung der gegenwärtig gleichgestellten directen überseeischen Tarife von Reval, Riga und Libau nach Moskau und motiviren solches dadurch, daß sie behaupten, im Falle der Einführung der neuen Importtarife würde Libau seinen gesammten überseeischen Güterimport (im Jahre 1885 — 1.857.519 Pud) verlieren und die Dampfer ihre sehr wünschenswerthen regelmäßigen Fahrten nach Libau einstellen, was andererseits dem Libauer Exportgeschäft wieder sehr Schaden würde. Wie wenig eine derartige Behauptung gerechtfertigt ist, geht aus den von den betreffenden Bahnen selbst veröffentlichten statistischen Tabellen hervor. Laut Beilage Nr. 1 des Tarifprojectes der Libau-Königsberger Bahn sind 1885 von Libau aus abgefertigt worden:

	im directen Verkehr:	andere Güter:	Summa:
auf die Bahnen der 1. Gruppe .	10.649 Pud	128.470 Pud	139.119 Pud
„ „ Libau-Königsberger Bahn .	234.164 „	339.905 „	574.069 „
„ „ Kursk-Kiewer Bahn .	442.538 „	95.661 „	538.199 „
Summa	687.351 Pud	564.036 Pud	1.251.387 Pud
auf die Moskau-Breslauer und andere Bahnen . . . . .	1.170.168 „	460.636 „	1.630.804 „
Summa Summarum	1.857.519 Pud	1.024.672 Pud	2.882.191 Pud

„Die auf die Bahnen der 1. Gruppe, die Libau-Königsberger und Kursk-Kiewer Bahn abgefertigten Güter würde Libau auch nach Einführung der neuen Importtarife nicht verlieren, da Libau den natürlichen Hafen für diese Strecke bildet. Die Behauptung, daß in solchem Falle die für Kiew oder Charkow bestimmten Güter ihren Weg über Königsberg oder Odessa resp. Nikolajew nehmen würden ist nicht begründet, im Gegentheil ist vorauszusehen, daß, was Odessa und Nikolajew anbetrifft, solches nicht der Fall



sein wird, da die Frachten aus den deutschen, englischen und belgischen Häfen nach dem schwarzen Meer mindestens das Doppelte betragen dürften als nach Libau, die Waaren bei Benutzung dieser Route dreimal länger unterwegs sein würden und die Seearrondierung dorthin und die dortigen Platzpreise sich bedeutend höher stellen. In Bezug auf Königsberg würde aber für Libau gegen jetzt keine Veränderung eintreten, da die Frachten von beiden Häfen nach dem Innern Rußlands auch in Zukunft dieselben sein würden. Ferner ist anzunehmen, daß von den auf die Moskau-Brester Bahn abgefertigten Gütern auch nicht alle direct nach Moskau, sondern ein nicht geringer Theil nach Orel, Wjzensk und anderen südlich von Moskau belegenen Städten geliefert worden ist, welcher Theil Libau also ebenfalls in Zukunft verbleiben würde. Wenn Libau auch nach Einführung der neuen Importtarife seinen directen Import nach Moskau verlieren wird, so ist dadurch dem Libauer Handel gar kein Unrecht zugefügt worden, da Libau jedenfalls nicht den natürlichen Hafen für den Moskauer Rayon bildet, im Gegentheil würde eine Anomalie aus der Welt geschafft werden, welche merkwürdigerweise seit einer langen Reihe von Jahren zum Schaden des St. Petersburger und Revaler Imports bestehen konnte.

„In ihren weiteren Auslassungen führen die Libau-Kommer und Moskau-Brester Bahn an, daß, um Libau bei Einführung der vom Ministerium angeordneten neuen Importtarife wenigstens einen Theil seines früheren Imports zu erhalten, die Dampfschiffahrts-Gesellschaften dann die sich zu Gunsten Revals und namentlich Petersburgs ergebenden bedeutenden Frachtdifferenzen auf sich nehmen und nach Libau zu billigeren Seefrachten fahren müßten. Solches zu thun seien dieselben aber nicht im Stande, da sie bereits mit den Eisenbahn-Gesellschaften Vereinbarungen getroffen hätten, denen zufolge sie nach Petersburg und Reval nicht höhere Seefrachten rechnen dürften als nach Libau. Dem gegenüber ist nun aber zu bemerken, daß zwischen den resp. Rhedereien und Eisenbahn-Gesellschaften nur maximale Seefrachtsätze nach den baltischen Häfen Petersburg, Reval, Riga und Libau vereinbart sind, daß es den Rhedereien jedoch freisteht, auch billigere Sätze zu gewähren, was auch gegenwärtig bereits geschieht. Außerdem ist es selbstverständlich, daß die Vereinbarungen nur so lange Kraft haben, als die gegenwärtigen directen überseeischen Tarife bestehen, und mit dem Inslebentreten der neuen Importtarife von selbst aufhören. Daß deshalb die Dampfer ihre regelmäßigen Fahrten nach Libau einstellen werden, ist nicht zu befürchten. Die Rhedereien werden auch in der Folge ihre Dampfer nach Libau senden, weil dieselben dort stets eine ausgehende Ladung finden können, und nicht gezwungen sind eine sehr niedrige Fracht zu acceptiren, oder nach einem andren Hafen mit Ballast zu gehen, wie solches leider sehr häufig bei den in Reval ankommenden Dampfern der Fall ist. Es läßt sich nachweisen, daß die in den letzten Jahren von Libau aus gezahlten Exportseefrachten immer höher gewesen sind, als die Revals.

„Von einem Drücken des Exports in Libau nach Einführung der neuen Tarife kann keine Rede sein. Wenn man in Berücksichtigung zieht, daß im Jahre 1885 die Zufuhren von Exportwaaren per Bahn nach Libau 24,706,439 Pud oder etwa 400,000 Tons betrugen, während nach Einführung der neuen Tarife höchstens 1,170,168 Pud = 18,500 Tons = circa  $4\frac{1}{2}\%$  der ganzen Zufuhr directe Importgüter nach



Moskau dem Libauer Import entzogen werden würden, so wird es einleuchten, daß durch diesen Ausfall in den Importgütern der Libauer Export nicht allzusehr beeinflusst werden kann. Es mag hier überhaupt bemerkt werden, daß die Behauptung der Libau-Romnener Bahn, die Zunahme des Libauer Exports stehe im engen Zusammenhange mit der Entwicklung des Imports daselbst, eine durchaus irrige ist. Die colossale Zunahme des Libauer Getreideexports und ebenso des Exports anderer Waaren ist einerseits hauptsächlich in den Anomalien der für Libau giltigen Eisenbahntarife, welche es Libau ermöglichten, Getreide auch aus Gegenden, die ihrer ganzen Lage nach früher nur auf St. Petersburg oder Reval angewiesen waren, zu sich heranzuziehen, ferner in dem allezeit eisfreien Hafen Libaus und endlich in der Wirkung der deutschen Kornzölle zu suchen, wodurch beim Transitverkehr über die deutschen Ostseehäfen Memel, Königsberg und Danzig viele Formalitäten und Schwierigkeiten entstehen. Die Moskau-Brester und Libau-Romnener Bahn haben durch ihre Tarifpolitik eine ganz außergewöhnliche Stellung für Libau im Export erzwungen, indem die Eisenbahntarife für Getreide und ebenso auch andere Exportgüter so zusammengestellt sind, daß dieselben aus Gegenden, die ca. 300 Werst näher zu Reval als zu Libau liegen (alle Stationen östlich von Rjäsh'), in vielen Fällen doch nicht höher, in andern nur unbedeutend höher sind nach Libau als nach Reval. Durch diese sowohl für die Eisenbahnen als auch die Regierung durchaus schädliche Tarifpolitik ist hauptsächlich der unverhältnißmäßige Aufschwung des Libauer Exporthandels in den letzten Jahren zu erklären, nicht aber durch die gleichzeitige, ebenfalls auf anormale Ursachen zurückzuführende Zunahme des Imports daselbst.

„Die Libau-Romnener und Moskau-Brester Bahn beanspruchen bei der Aufstellung ihres Tarifprojects eine Ausnahmestellung, indem sie für die Route Libau-Moskau nur einen Zuschlag von 30%, statt der nach der Regierungsvorlage zuzuschlagenden 36%, erbitten. Außerdem wollen sie noch für eine große Anzahl der bedeutendsten Importgüter specielle Ermäßigungen haben. Das Revaler Börsen-Comité muß sich striet gegen die Einräumung einer derartigen Ausnahmestellung aussprechen; dieselbe würde das Princip und den ganzen Zweck des Regierungsprojects illusorisch machen und nicht nur einen Hafen zu Gunsten des anderen, sondern überhaupt die Allgemeinheit schädigen.

„Aus ebendenselben Gründen, wie das Revaler Börsen-Comité sich gegen die von der Libau-Romnener Bahn erhobenen Einwendungen gegen das Regierungsproject ausgesprochen hat, muß es sich auch gegen die von dem deutsch-russischen Eisenbahnverbande geltend gemachten Bedenken und gegen den von demselben ausgesprochenen Wunsch um Erlangung von Ausnahmesätzen wenden, da die hier angeführten Argumente gegen die Durchführung des Regierungsprincips ebensowenig ihre Berechtigung haben. Der Vertreter der deutschen Bahnen ist jedenfalls im Unrecht, wenn er behauptet, der Import aus Deutschland nach Rußland würde nach Einführung der neuen Tarife aufhören oder stark beschränkt werden. Haben solches bis jetzt die hohen Importzölle nicht vermocht, so werden die nur zu einer gerechten Vertheilung des Verkehrs beabsichtigten theilweise erhöhten Frachten dieses gewiß auch nicht bewirken. Außerdem haben die deutschen Bahnverwaltungen es ganz in ihrer Macht, sich den Verkehr auch in Zukunft zu erhalten. Sie würden zu diesem Zweck nur nöthig haben, die Frachten in Deutschland selbst nach den resp. deutschen Hafenplätzen derartig zu ermäßigen, daß sie im Verein mit dem durch Schiffe zu unter-

haltenden Verkehr von diesen Plätzen nach Rußland concurrenzfähig bleiben. Diese Ermäßigungen brauchten in den meisten Fällen nur soweit zurückzugehen, als es jetzt bei den Frachtsätzen des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes geschieht, und die Waaren würden dann den naturgemäßen Weg gehen, den sie bereits vor Gründung des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes einhielten. Von einem Beschränken des Imports von Deutschland nach Rußland kann also in diesem Falle keine Rede sein.

„Was nun die Drohung der deutschen Bahnen betrifft, im Falle Einführung der neuen Importtarife würde deutscherseits die in Aussicht gestellte Frachtermäßigung bei dem Import von russischem Petroleum nach Deutschland nicht bewilligt werden, so ist dieselbe practisch von gar keiner Bedeutung. Das russische Petroleum dadurch vom deutschen Markt zu verdrängen ist absolut unmöglich. Dasselbe concurrirt nicht nur im Preise, sondern von Jahr zu Jahr immer mehr auch was die Qualität betrifft, sowohl in Deutschland als auch im ganzen übrigen Europa erfolgreich mit dem amerikanischen. Würden die deutschen Bahnen eine Frachtermäßigung auf russisches Petroleum nicht gewähren, so würde infolgedessen das Petroleum nur allein zum Schaden der deutschen Consumenten daselbst vertheuert werden, ein Abnahme des Petroleumsexports nach Deutschland aber ist durchaus für Rußland nicht zu befürchten. Eine Frachtermäßigung für russisches Petroleum liegt also im eigensten Interesse Deutschlands selbst. Außerdem würden der russischen Petroleumindustrie auch noch andere Verkehrsmittel als die Beförderung durch den deutsch-russischen Eisenbahnverband zu Gebote stehen. Es würde dieses der Transport des Petroleums zu einem billigen Frachtsatze auf den russischen Bahnen bis zu einem russischen Hafen sein und von hier die Beförderung mit eigens zu diesem Zwecke eingerichteten russischen Schiffen nach den deutschen Häfen, ein Modus des Transports, welcher bereits jetzt mit Erfolg angewandt und mit den Jahren sich gewiß noch mehr ausdehnen wird.

## II.

„Gleich der Verwaltung der Riga-Dünaburger Bahn muß auch das Nevaler Börsen-Comité seine Bedenken dagegen geltend machen, daß in allen den Fällen, wo die jetzt in Kraft stehenden Tariffsätze des directen Verkehrs höher sind als die auf Grund des neuen Tarifprinzips auszurechnenden, laut ministerieller Verordnung die jetzigen Tariffsätze beibehalten werden sollen. Bei Durchsicht des Localtarifs der Nikolaibahn erweist es sich nämlich, daß solches gerade bei sehr vielen äußerst wichtigen Importartikeln der Fall sein würde, bei denen also dann die Sätze des jetzigen directen Verkehrs nach Moskau via Riga und Libau dieselben bleiben würden, wie für Neval, wodurch selbstverständlich die Interessen des näher an Moskau gelegenen Hafens, also speciell Nevals geschädigt werden, während die weiter abgelegenen Häfen, wie Riga und Libau dann sich ebenso wie bis jetzt im Vortheil befänden. Ein derartiger Zustand ist aber ein durchaus ungerechter, der jetzt freilich leider noch zum Schaden Nevals und Petersburgs besteht, welcher aber gerade durch das neue von der Regierung aufgestellte Tarifprincip aus der Welt geschafft werden sollte. Das Nevaler Börsen-Comité erlaubt sich daher zu bemerken, daß es am rationellsten wäre und jedenfalls auch durchaus im Sinne des Grundprinzips der Regierungsvorlage liegen würde, wenn der Localtarif der Nikolaibahn überhaupt bei allen Importwaaren als Basis für die Berechnung der Tarif-



sätze proportional der Werstzahl angenommen wird, und die nach diesem Princip ausgerechneten Sätze auch practisch beibehalten werden, ganz abgesehen davon, ob nun der Localtarif der Nikolaibahn zusammen mit dem nach der Größe der Werstzahl über 600 Werst zu berechnenden procentualen Zuschlag höher ist als der entsprechende jetzt gültige Tarif des directen Verkehrs oder nicht. Nur dadurch wird es möglich werden, eine gerechte, der Größe der Werstzahl in jedem Falle entsprechende Normirung der directen Importtarife consequent durchzuführen.

### III.

„Was nun endlich die von den verschiedenen Bahnen vorgeschlagene, vor Einführung der neuen directen Importtarife auszuführende Revision des Tarifs der Nikolaibahn anbetrifft, so hat das Nevaler Börsen-Comité in Bezug darauf zu bemerken, daß, seiner Ansicht nach, eine eventuelle derartige Revision jedenfalls in durchaus keinen Zusammenhang zu bringen ist mit der Einführung der Tarife selbst. Ob eine Abänderung einzelner Positionen des Nikolai-bahntarifs sich in der Praxis als nothwendig herausstellen wird oder nicht, das wird sich am besten erst nach Einführung der neuen Tarife constatiren lassen. Vor allen Dingen ist daher die Einführung des neuen von der Regierung vorgeschriebenen Tarifprincips durchzusetzen. Es will dem Nevaler Börsen-Comité scheinen, als ob die Frage über die Revision des Tarifs der Nikolaibahn von den resp. Bahnen nur deshalb gegenwärtig vorgeschlagen wird, weil man dadurch die Einführung der neuen Importtarife zum festgesetzten Termin, d. h. zum 1. Februar 1887, wiederum vereiteln und auf längere Zeit hinauschieben zu können glaubt, denn es ist klar, daß eine genaue Revision des Tarifs der Nikolaibahn viel Zeit in Anspruch nehmen wird. Es liegt daher im eigensten Interesse der Regierung, die nöthigen Anordnungen dahin zu treffen, daß diese Absicht der Bahnen nicht verwirklicht wird, und die neuen Importtarife diesmal in der That mit dem 1. Februar 1887 eingeführt werden.

„Seine Stellungnahme zu dem ganzen Tarifproject möchte das Nevaler Börsen-Comité zum Schluß in kurzen Worten, nochmals wie folgt, präcisiren:

„Das Börsen-Comité spricht sich auf das Entschiedenste für eine vollständige ausnahmslose Durchführung des von dem Ministerium der Begecommunication aufgestellten Principis aus, demzufolge bei Berechnung der neuen directen Importtariffsätze die Sätze des localen Tarifs der Nikolaibahn mit einem Zuschlag von 6% für jede 100 Werst Entfernung über 600 Werst in Anwendung gelangen sollen.

„Die Bestimmung, daß in den Fällen, wo die jetzigen Sätze des directen Verkehrs höher sind, als die nach dem obigen Princip auszurechnenden neuen Sätze, die jetzigen Tariffsätze beibehalten werden sollen, scheint dem Börsen-Comité mit dem Princip selbst der neuen Tarife in strictem Widerspruch zu stehen und wären deshalb nach Ansicht des Börsen-Comités die Sätze des Localtarifs der Nikolaibahn Plus dem procentualen Zuschlag je nach der Höhe der Werstzahl über 600 Werst in allen Fällen in Anwendung zu bringen.

„Was die verlangte Revision des Tarifs der Nikolaibahn anbelangt, so ist dieselbe jedenfalls nicht mit der Einführung selbst der Tarife in Zusammenhang zu bringen.



Falls die Nothwendigkeit einer Revision sich herausstellen sollte, so wäre dieselbe erst nach der hoffentlich am 1. Februar 1887 definitiv in Kraft tretenden Einführung der neuen Importtarife zu bewerkstelligen.“

Leider, muß das Börsen-Comité zum Schluß gestehen, ist der im obigen Memoire ausgesprochene Wunsch der Revaler Kaufmannschaft, die Einführung der neuen Importtarife mit dem 1. Februar 1887 verwirklicht zu sehen, nicht in Erfüllung gegangen. Die Wirksamkeit der directen Tarife ist, unbekannt aus welchen Gründen, auch noch bis über den 1. Februar 1887 hinaus und diesmal „auf unbestimmte Zeit“ verlängert worden und bestehen dieselben auch noch heute zu Kraft.

## 2. Die Getreidetarife.

Einen wichtigen Punkt in der Geschichte des Revaler Handels bilden seit Jahren bereits die Getreidetarife. Die mannigfachen Anstrengungen, welche seitens des Börsen-Comités und der Verwaltung der Baltischen Bahn gemacht worden sind, die Getreidetarife für Reval günstiger zu gestalten, sie überhaupt nach einem gerechten, der Höhe der Versteinszahl Rechnung tragenden Princip zusammengestellt zu sehen, sind nur in den wenigsten Fällen von einem günstigen Erfolge gekrönt gewesen. Die fortgesetzten Tarifiermäßigungen der nach Riga und namentlich Libau führenden Bahnen zu Gunsten dieser beiden Hafenstädte ließen es Reval nur zu oft erkennen, eine wie sehr bevorzugte Stellung unsere beiden Schwesterstädte nach dieser Richtung hin einnehmen. Riga sowohl als auch Libau erscheinen als Endpunkte je eines langen, durch gemeinsame Interessen zu einheitlichem Handeln angewiesenen Schienenweges, die mitten in die getreidereichsten Gefilde Südrusslands ihre Tangarme strecken, während Reval, um zu denjenigen Punkten zu gelangen, welche ihm als naturgemäße Bezugsquelle für seinen Getreideexport dienen, ein Netz von nur lose in innerem Zusammenhang stehenden Bahnen zu durchlaufen hat, deren Interessen mit den unsrigen nicht immer identisch sind, und welche sich daher auch nur schwer dazu bewegen lassen, irgend welche Zugeständnisse zu Gunsten Revals zu machen.

Es stand aber zu erwarten, daß dieses sowohl im Interesse der Bahnen als auch namentlich des Staates durchaus schädliche Unterbieten in den Frachtsätzen endlich die Aufmerksamkeit und Einmischung der Regierungsorgane wachrufen würde, zumal durch die damals erst vor kurzem erfolgte Emanirung des allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen in dem Eisenbahnconseil und der beim Eisenbahndepartement niedergesetzten Tarifcommission Organe gebildet worden waren, welche sich direct mit dieser Frage zu befassen berufen erschienen. Ein Anfang schien hierzu schon gemacht, mit der, wie im vorigen Abschnitt berichtet, von der Regierung in Angriff genommenen Einführung gleichmäßiger Importtarife für das ganze Reich. Was für die Importtarife beabsichtigt war, mußte auch, sollte man glauben, für die für das Reich viel wichtigeren Exporttarife möglich werden.

Das Börsen-Comité hielt es daher für zeitgemäß in einer ausführlichen Eingabe das Eisenbahnconseil im Mai 1886 mit der traurigen Lage, in welcher sich der Revaler

Getreideexport in Folge der ungünstigen Tarifverhältnisse bestand, bekannt zu machen, und namentlich auf diejenigen Nachtheile hinzuweisen, welche Reval durch die von verschiedenen Bahnen zu Gunsten Libaus gemachten einseitigen Concessionen erwachsen. Diese, von einem ausführlichen Zahlenmaterial, für dessen Zusammenstellung das Börsen-Comité dem Revaler Vertreter der Firma B. Wjizhaw, Herrn C. K. Gattlen zu besonderem Dank verpflichtet ist, begleitete Eingabe lautete folgendermaßen:

„Der Export von Getreide über den Revaler Hafen, welcher bald nach Eröffnung der Baltischen Bahn einen erfreulichen Aufschwung genommen hatte, ist in den letzten Jahren leider wieder erheblich zurückgegangen. Namentlich das vorige Jahre 1885 weist in dieser Beziehung ein so trauriges Resultat auf, wie es im Laufe der letzten 10 Jahre nicht zu verzeichnen gewesen ist. Es ist nicht zu leugnen, daß der russische Getreideexport überhaupt in der letzten Zeit mit verschiedenen äußeren Hindernissen und mächtigen Concurrenten zu kämpfen hat, welche eine gedeihliche Entwicklung desselben nicht zulassen, aber abgesehen hiervon kommt bei Reval noch ein anderer Factor in Betracht, unter welchem die übrigen russischen Hafenstädte nicht so sehr zu leiden haben. Dasjenige, was für den Niedergang des Revaler Getreideexports hauptsächlich ausschlaggebend gewesen ist, das ist die irrationelle, Reval gegenüber feindlich betriebene Tarifpolitik der russischen Eisenbahnen. Dieser Tarifpolitik ist es gelungen, durch verschiedene Vergünstigungen und Ermäßigungen, namentlich für solches Getreide, welches zum Export über den Libauschen Hafen bestimmt ist, selbst aus denjenigen Gouvernements im Innern des Reichs, welche auf dem weit kürzeren Wege über Reval ihr Getreide exportiren könnten und deshalb naturgemäß zum Hinterlande des Revaler Hafens gehören, Getreide nach Libau zu dirigiren und diesen Hafen auf Kosten des Revaler zu heben. Daß die Behauptung, für den Transport des Getreides nach Libau seien von den resp. Bahnen verschiedene Vergünstigungen und Ermäßigungen erlassen, nicht ungerechtfertigt ist, geht aus einem Vergleich der Getreidetarife derjenigen Bahnen, welche nach Libau und derjenigen, welche nach Reval führen, hervor. Eine derartige Zusammenstellung der Getreidetarife der hauptsächlich hier in Betracht kommenden Bahnen, hat das Revaler Börsen-Comité anfertigen lassen und erlaubt sich, indem es dieselbe einlegend der ernststen Aufmerksamkeit und Prüfung des Eisenbahnraths unterbreitet, zur Erklärung und vervollständigung derselben Folgendes hinzuzufügen.

„Diejenigen Bahnen, welche der Werstzahl noch bedeutend näher Reval als Libau liegen und welche bei dem Export von Getreide hauptsächlich in Betracht kommen, sind die Bahnen Tambow-Koslow und Tambow-Saratow, die Njassk-Morschansk, Morschansk-Sybraner und die Drenburger Bahn, die Bahnen Njasan-Koslow und Moskau-Njasan, die Bahn Njassk-Wjasma bis zur Station Protopopowo und die Bahn Grjäs-Zarizyn. Trotz der viel weiteren Entfernung wird aber doch dank der günstigeren Specialtarife für Libau von Jahr zu Jahr mehr Getreide aus den Rayons dieser Bahnen nach Libau abgelenkt und dadurch dem natürlichen Wege nach Reval entzogen. Was zunächst die beiden Bahnen Tambow-Saratow und Tambow-Koslow anbetrifft, (cf. die im Anhange beigelegte vergleichende Tabelle) so finden wir, daß, trotzdem sämtliche Stationen dieser Bahnen 281 Werst weiter von Libau entfernt sind als von Reval, die Tarife für Getreidesendungen nach Libau und Reval doch vollständig gleich sind, so daß z. B. der Transport eines Waggons Getreide von der Station



Saratow sowohl nach Libau als nach Neval die gleiche Summe von Rbl. 212,60 Kop. kostet. Diese anormale Erscheinung erklärt sich einfach dadurch, daß sämtliche Bahnen, welche von Koslow aus das Getreide nach Libau führen, weit billiger fahren, als diejenigen, welche nach Neval führen. So berechnen namentlich die Njäscht-Wjäsmäer, Moskau-Brestler und die Libau-Komnjer Bahn für Getreide von der Tambow-Saratower Strecke durchschnittlich nur 10 Kop. — 10,8 Kop. pro Waggon und Werst, während die Moskau-Njäsaner, die Nikolai- und die Baltische Bahn den viel höheren Satz von 11  $\frac{1}{2}$ —16  $\frac{1}{5}$  Kop. pro Waggon und Werst erheben. Eine solche Tarifpolitik konnte natürlich nicht ohne Einfluß auf den Nevaler Export bleiben und die Zufuhren von jenen beiden Bahnen sind denn auch beträchtlich zurückgegangen. So fiel nach den von der Baltischen Bahn veröffentlichten statistischen Nachweisungen die Zufuhr nach Neval von der Tambow-Saratower Bahn von 3,915,449 Pud im Jahre 1883 auf 2,255,287 Pud im Jahre 1884, ja von Tambow-Koslow haben die Zufuhren mit den Jahren überhaupt fast ganz aufgehört und betrugen 1884 nur 6090 Pud, und trotzdem war das Jahr 1884 in Bezug auf den Getreide-Export für Neval noch lange kein so schlechtes, wie das Jahr 1885.

„Eine zweite für Neval sehr wichtige Gruppe sind die Bahnen Njäscht-Morshansk, Morshansk-Syran und die Drenburger Bahn (cf. die im Anhange beigelegte resp. vergleichende Tabelle). Auch hier muß bemerkt werden, daß sämtliche Stationen dieser drei Bahnen 281 Werst näher an Neval liegen als an Libau, ohne daß dieser Unterschied zu Gunsten Nevals in richtigem Umfange bei den Specialtarifen dieser Bahnen zur Geltung gelangt. Der Waggontarif für Getreide von der Drenburger Bahn ist nur um 6 Rbl. 70 Kop., ja von der Morshansk-Syraner und Njäscht-Morshansker Bahn sogar nur um 2 Rbl. billiger nach Neval als nach Libau, was durchaus nicht im Verhältniß zur Entfernung steht. Es muß noch ausdrücklich bemerkt werden, daß gerade für die augenblickliche Saison, d. h. vom September 1885 bis 31. August 1886, wieder Ermäßigungen zu Gunsten Libaus von der Drenburger und Morshansk-Syraner Bahn erlassen worden sind. Indem das Börsen-Comité auf die genaue Specification dieser Tarife in der Beilage verweist, muß es hervorheben, daß sich auch hier genau nachweisen läßt, daß die Njäscht-Wjäsmäer, die Moskau-Brestler und Libauer Bahn für Getreidesendungen von der Drenburger, Morshansk-Syraner und Njäscht-Morshansker Bahn viel billigere Sätze als die Njäsan-Koslower, Moskau-Njäsaner, die Nikolai- und die Baltische Bahn berechnen, und daß deshalb auch aus diesem Rayon das Getreide nach Libau hin abgelenkt wird. So sind die Zufuhren von der Morshansk-Syraner Bahn von 1 540.963 Pud im Jahre 1880 auf 309.129 Pud 1884 gesunken, diejenigen der Njäscht-Morshansker Bahn von 428,009 Pud auf 93,286 Pud, nur von der Drenburger Bahn sind die Zufuhren bis zum Jahre 1884 gestiegen, weil hier der Unterschied in den Tarifen zu Gunsten Nevals doch noch immer zwischen 20 bis 25 Rbl. pro Waggon betrug, welcher Unterschied augenblicklich auch auf nur 6 Rbl. 70 Kop. reducirt ist, so daß anzunehmen ist, das von nun an auch die Zufuhren von dieser Bahn nachlassen werden.

In Bezug auf die Bahn Njäsan-Koslow (cf. die im Anhange beigelegte resp. vergleichende Tabelle) ist zu bemerken, daß sämtliche Stationen derselben von 281 bis 497 Werst weiter von Libau entfernt sind als von Neval, je nachdem ob sie nördlich oder südlich von der



Station Rjäshsk liegen. Trotzdem ist der Unterschied in den Specialtarifen nach Reval und Libau nur 1 Rbl. 72 Kop. — 2,26 Rbl. zu Gunsten Revals, wobei hervorgehoben werden muß, daß in den Libauer Tarifen, namentlich für die Stationen nördlich von Rjäshsk Ermäßigungen erlassen werden, da dieselben am weitesten von Libau entfernt sind. So wurde von Moslow nach Libau 11,5 Kop. pro Waggon und Werst, von Rjäsan dagegen nur 9,38 Kop. berechnet. Alle Stationen der Moskau-Rjäsaner Bahn sind sogar 346 Werst weiter von Libau als von Reval entfernt, und auch hier beträgt der Unterschied zu Gunsten Revals ebensoviel, wie bei der Rjäsan-Moslower Bahn, so daß zu ersehen ist, daß die Entfernung und die Höhe der Werstzahl bei Aufstellung der Specialtarife nicht immer als das maßgebende Moment betrachtet worden ist. Ganz dasselbe muß auch von den Tarifen der Rjäshsk-Wjäsmäer Bahn behauptet werden. Alle Stationen dieser Bahn östlich von der Station Protopopowo liegen 197 Werst näher zu Reval als zu Libau, trotzdem sind die Tarife für Reval nur um 67 bis 397 Kop. billiger als bis nach Libau.

„Bei den Tarifen der Grjäsi-Zarizynner Bahn deren Stationen 46 Werst näher Reval als Libau liegen, ist vor allen Dingen hervorzuheben der sehr ermäßigte Specialtarif für Weizen nach Libau. Da aber Weizen über Libau in äußerst geringen Quantitäten exportirt wird, so ist es sehr leicht möglich, daß unter der Benennung „Weizen“ auch anderes Getreide, wie vielleicht Roggen, zu dem äußerst billigen Tariffaße dorthin transportirt wird.

„Derart sind die Tarifverhältnisse der russischen Bahnen, mit denen der Getreidehandel Revals zu kämpfen hat, und daß unter den obwaltenden Umständen von einer gedeihlichen Entwicklung desselben nicht die Rede sein kann, daß er im Gegentheil nothgedrungen von Jahr zu Jahr zurückgehen mußte, ist klar ersichtlich. Gerade aus den getreidereichsten Rayons des südöstlichen Rußlands, dessen Getreide naturgemäß nur über Petersburg oder Reval verschifft werden mußte, wird viel Getreide durch die gewährten Tarifiermäßigungen nach dem viel weiter gelegenen Libau abgelenkt und dadurch dieser Hafen auf Kosten Petersburgs und Revals gehoben. Diese Ermäßigungen in den Tarifen beziehen sich aber nicht nur auf Getreide und Saaten, sondern auch auf fast alle übrigen russischen Exportartikel, in Folge dessen auch der Export in diesen Artikeln sich in Reval immer mehr verringert, während derselbe in Libau von Jahr zu Jahr zunimmt und mannigfaltiger wird. Libau aber gerade ist von allen russischen Hafenstädten an der Ostsee derjenige Ort, welcher am wenigsten einer derartigen Vergünstigung seitens der Eisenbahnen bedarf, denn seine günstige geographische Lage, sein allezeit eisfreier Hafen etc. sind bereits natürliche Vorzüge, deren sich die anderen Hafenorte nicht rühmen können.

„Das Revaler Börsen-Comité und die Verwaltung der Baltischen Bahn, deren Interessen im engsten Zusammenhange mit denjenigen des Revaler Handels stehen, haben bereits zu wiederholten Malen Schritte gethan, um dies Mißverhältniß in den Tarifen zu beseitigen, ohne daß jedoch leider bis jetzt ein namenswerther Erfolg verzeichnet werden könnte. Seit Jahren bereits besteht dieses Mißverhältniß und es ist auch nicht anzunehmen, daß in Zukunft hierin eine Besserung eintreten wird, wenn nicht der Staat sich ins Mittel legt und der im höchsten Grade unrationellen Tarifpolitik der russischen Eisen-

bahnen ein Ende macht. Daß der Staat ein volles Recht und auch die Pflicht dazu hat, die Tarife der Bahnen zu regeln und auf die Dauer zu controliren, ist unzweifelhaft, denn die jetzige Politik der russischen Bahnen muß als eine den Interessen des Staats sowohl als auch der Volkswirtschaft durchaus feindliche bezeichnet werden. Durch das gegenseitige Unterbieten der Bahnen in den Tarifen müssen natürlich die Einnahmen der Bahnen empfindlich reducirt werden, trotzdem findet aber durch das unnatürliche Hinlenken der Waaren nach dem entfernteren Exportplatze ein viel größerer Aufwand von Arbeitskraft und eine stärkere Abnutzung des rollenden Materials statt. Die Schuldenlast der russischen Bahnen nimmt von Jahr zu Jahr zu und da die Regierung die Garantie für die Zinsenzahlung der meisten Bahnen übernommen hat, so ist die natürliche Folge, daß die Unterbilanz immer aus den Mitteln des Staatsfiscus gedeckt werden muß. Aber auch für unsere ganze Volkswirtschaft ist die jetzige Tarifpolitik unserer Bahnen eine verderbliche. Durch das Ablenken des Getreides von dem natürlichen näheren Wege, den es bis zum Exportplatz zurücklegen müßte nach dem weiteren aber durch Ermäßigungen begünstigten Wege, werden volkswirtschaftlich ungesunde Ausnahmezustände geschaffen, welche auf die Dauer doch nicht haltbar sind. Dadurch daß das Getreide in erhöhtem Maße nur nach einem Exportplatze gedrängt wird, müssen natürlich die Preise für Getreide daselbst gedrückt werden, was nur zum Schaden der Landwirthschaft reichen kann. Die Regelung des Tarifwesens auf den russischen Bahnen würde also auch den heilsamen Einfluß einer gerechteren und gleichmäßigeren Regulirung der Getreidepreise an den Exportplätzen zur Folge haben, was bei den jetzigen Zuständen nicht möglich erscheint.

„Die lobenswerthe Absicht, welche das hochverordnete Eisenbahnconseil offenbar hat, seine ihm zu Gebote stehende Macht in Bezug auf die Tarifregulirung der Bahnen, zum Nutzen des ganzen Reichs zu gebrauchen, geben dem Revaler Börsen-Comité die Hoffnung, daß auch seine gegenwärtige Bitte nicht ohne Berücksichtigung bleiben wird. Das Börsen-Comité bittet nicht um eine Bevorzugung Revals vor anderen Hafenstädten in Bezug auf die Getreidetarife, sondern nur um gerechte Regelung der Tarife auf sämtlichen russischen Bahnen. Die Getreideproduction Rußlands ist eine so große, daß alle Hafenstädte des Reichs bei geordneten Tarifverhältnissen ihren genügenden Antheil am Export haben können. Unter einer gerechten Regelung der Tarife in Bezug auf Reval muß verstanden werden, daß, sowie bei allen Getreidegattungen bei ihrer Beförderung aus dem Innern des Reichs nach Petersburg und Reval, ein Unterschied in den Tarifen zu Gunsten Petersburgs besteht, weil Petersburg den Stationen im Innern beinahe 300 Werst näher gelegen ist, als Reval, — derselbe Unterschied auch zu Gunsten Revals für die Beförderung des Getreides von den vorhererwähnten Bahnen nach Reval und Libau festgesetzt wird, weil Reval allen Stationen jener Bahnen fast durchgängig 281 und oft noch mehr Werst näher als Libau gelegen ist. Dabei dürfte aber jedenfalls der augenblicklich existirende Tarifunterschied zwischen St. Petersburg und Reval nicht erhöht werden, weil eine solche Erhöhung der Fracht nur der Landwirthschaft zur Last fallen würde. Sollte das Eisenbahnconseil es für möglich befinden, eine Regelung der Tarife in diesem Sinne durchzuführen, so würde diese gerechte, hochbedeutsame Maßregel gewiß nicht nur für den Handel Revals, sondern auch für das ganze Reich von segensreichster Wirkung sein.“



Die Erwartungen, die das Börsen-Comité an die Einsendung dieses Memoires geknüpft hatte, sind bis heutigen Tages leider nicht in Erfüllung gegangen. Schon gleich bei Bekanntgebung der neuen Getreidespecialtarife für die Tariffaison 1886/87 stellte sich heraus, daß dieselben für Reval wiederum in vieler Beziehung äußerst ungünstig zusammengestellt waren. So war z. B. bei der für den Revaler Export sehr wichtigen Drenburger Bahn der Unterschied zu Gunsten Petersburgs von 3 auf 5 Kop. pro Pud erhöht worden. Nicht unbedeutend waren ferner die Tarife der Njäsan-Koslower für Reval erhöht worden, so daß viel Getreide von jener Strecke nach Libau abgelenkt wurde, ebenso wie solches von der Drenburger Bahn nach Nostow zu geschah. Bei der Njäschk-Wjasmaer Bahn war der Tarif für Weizen und Grütze um etwa 20 Nbl. pro Waggon höher gestellt als der Getreidetarif etc.

In einer Eingabe von 27. September 1886 Nr. 140 an den Herrn Präses des Verwaltungsrathes der Baltischen Bahn, Baron v. d. Pahlen, machte das Börsen-Comité auf obige Unzulänglichkeiten der Tarife aufmerksam und bat Se. Excellenz, seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß die Tarife vortheilhafter für Reval gestellt würden. Als directe Folge hiervon konnte denn wohl auch die nachträglich vom 15. October 1886 erfolgte Herabsetzung des Tarifs der Njäsan-Koslower Bahn auf die frühere Tariffhöhe angesehen werden, was namentlich für die Station Nanenburg jener Bahn von Bedeutung war, von welcher bereits größere Getreidesendungen nach Libau abzugehen begonnen hatten. Weiter wurde auch der Tarif für Weizen und Buchweizengrütze von der Njäschk-Wjasmaer Bahn, welcher um 20 Nbl. pro Waggon höher gestellt worden war als der Getreidetarif, vom 5. November 1886 wieder dem letzteren gleich gestellt. Endlich sei noch erwähnt, daß auch der für die Sommermonate ermäßigte Tarif der Rybinsk-Wologozer Bahn auf ein Gesuch des Börsen-Comités hin auch für die Wintermonate bis zum 1. April 1887 auf dieser Höhe belassen wurde. — Ein Gesuch des Börsen-Comités um Herabsetzung des Getreide- und Mehltarifs der Nischni-Novgoroder Bahn von 23 auf 21 Kop. pro Pud fand leider keine Berücksichtigung.

Eine neue Gefahr drohte dem Revaler Getreideexport, als plötzlich vom 15. Februar 1887, d. h. also mitten in der Tariffaison, von den Bahnen der I. Gruppe und aus den Bahnen der II. Gruppe, von der Tambower-Saratower Bahn bedeutende Tarifiermäßigungen (bis zu 35 Nbl. pro Waggon) für die Häfen Riga und Libau erlassen wurden, angeblich weil in Folge von Tarifreductionen auf den nach den südlichen Häfen führenden Bahnen zu große Quantitäten Getreide nach dem Süden abgelenkt würden. In welcher benachtheiligte Stellung Reval dadurch den andern beiden Häfen gegenüber gebracht wurde, erhellt daraus, wenn man in Betracht zieht, daß die Tarifreductionen zu Gunsten Rigas und Libaus z. B. bei der Grjäs-Zariziner Bahn 3 bis 6 Kop. pro Pud betrug, bei der Koslow-Woronesch-Nostower Bahn 3 bis 4 Kop., bei der Moskau-Kursker Bahn 2½ bis 6 Kop. u. s. w. Auf eine sofortige an den Herrn Präses der Baltischen Bahn in dieser Veranlassung gerichtete Vorstellung des Börsen-Comités erfolgte die Antwort, daß diese Angelegenheit auf einer noch im Februar zusammenzubrufenden Specialconferenz der Bahnen der II. Gruppe zur Verhandlung gelangen solle. Auf dieser Conferenz wurde jedoch beschlossen, in eine Ermäßigung der Revaler Route aus



practischen Gründen gegenwärtig nicht zu willigen, dagegen beim Herrn Minister der Begecommunication Protest zu erheben gegen die von den Bahnen der I. Gruppe für Riga und Libau erlassenen eigenmächtigen Ermäßigungen der Tarife. So wenig sich das Börsen-Comité nun auch von einem derartigen Schritt einen augenblicklichen Erfolg, auf den es in diesem Fall gerade ankam, versprechen konnte, so sah es sich doch genöthigt, sich dem Vorgehen der Bahnen der II. Gruppe anzuschließen, und sowohl bei dem Herrn Minister der Begecommunication als auch bei demjenigen der Finanzen energischen Protest gegen die Handlungsweise der Bahnen I. Gruppe und der Tambow Saratower einzulegen, ein Protest, der durch ein späteres Telegramm des Börsen-Comités wiederholt wurde, in welchem nochmals auf die verzweifelte Lage des Revaler Getreidehandels hingewiesen wurde. Einen practischen Erfolg hatten alle diese Schritte nur insofern, als es endlich den Bemühungen der Baltischen Bahn gelang, eine Ermäßigung des Tarifs von der Rjäshk Wjasmaer Bahn durchzusetzen, welcher nunmehr dem Libauer Tarif ungefähr gleichkam, — ein Erfolg, der jedoch auch bald wieder wett gemacht wurde, als vom 1. Mai 1887 wiederum Ermäßigungen zu Gunsten Libaus von dieser Bahn bewilligt wurden.

### 3. Der Tarif für Holzfourniersitze.

Die hiesige Firma Makarow & Luther wandte sich am 20. Januar 1886 mit folgendem Gesuch an das Börsen-Comité:

„Da wir größere Sendungen von Fourniersitzen, die von uns hier fabricirt werden, nach verschiedenen Gegenden des Reichs zu verladen hoffen, der von uns zu erzielende Absatz aber im engsten Zusammenhange mit den Frachten steht, die von den russischen Bahnen für den Transport dieses Artikels erhoben werden, so erlauben wir uns die ergebene Bitte an Sie zu richten, darauf hinwirken zu wollen, daß uns Ermäßigungen von den bisherigen Tarifen gewährt werden und eine besondere Position in den Tarifen für diese Waare geschaffen werde, die Mißdeutungen seitens der Bahnbeamten nicht zuläßt.

„Vor allen Dingen möchten wir darauf hinweisen, daß die Sitze in kleine Colli von je 120 Stück verpackt ein Gewicht von circa 1 Pud pro Cubikfuß engl. repräsentiren und daher nicht, wie es bisher mitunter vorgekommen ist, als Sperrgut betrachtet werden können. — So erhebt z. B. die Baltische Bahn seit einiger Zeit für den Transport nach St. Petersburg 50 Kop. pro Pud, während wir früher 25 Kop. zahlten, und zwar wird diese erhöhte Fracht nur von Sendungen über 3 Pud erhoben, Sendungen unter 3 Pud zahlen wie früher 25 Kop.

„Ein Beweis, daß es nicht unmöglich ist billiger zu arbeiten, liegt wohl darin, daß, während wir für Fourniersitze von hier nach Moskau 60 Kop. pro Pud Fracht zahlen, derselbe Artikel ab Stettin, laut Tarif der Neuen Dampfer Compagnie, Position 167, bis Moskau nur 56 Kop. pro Pud zahlt, worin die Seefracht und die Expedition in Reval mit inbegriffen ist.

„Auch bei der Expedition nach Polen sind die Frachten unverhältnißmäßig hoch und gerade hier würde eine Ermäßigung von Bedeutung sein, da dort die großen Fabriken für Möbel aus massiv gebogenem Holz bestehen, bei denen wir unseren Hauptabsatz suchen müssen. Wir sind aber gezwungen gegenüber der deutschen Concurrenz, wenn wir überhaupt ins Geschäft kommen wollen, sehr billig zu liefern und können wir Lieferungen per Bahn dorthin, bei den jetzt bestehenden Sätzen durchaus nicht übernehmen.

„Unter den polnischen Städten kommen ausschließlich Nowo-Adomsk in erster Linie und dann Warschau in Betracht. — Der bestehende Satz für Sendungen nach Warschau ist für Partien unter 250 Pud 111,93 Kop., über 250 Pud 91,93 Kop. pro Pud; für Nowo-Adomsk war der Satz hier nicht zu ermitteln.“

Unter dem 24. Januar 1886 Nr. 12 wandte sich nun das Börsen-Comité in einem genau motivierten Schreiben an die Verwaltung der Baltischen Bahn und ersuchte dieselbe, eine Ermäßigung für diesen Artikel bei dem Transport nach St. Petersburg eintreten zu lassen, und mit der Großen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft sich in Relation zu setzen behufs Schaffung eines Specialtarifs für den Transport des Artikels nach Moskau, Warschau und Nowo-Adomsk. Als hierauf längere Zeit keine Rückantwort von der Verwaltung der Balt. Bahn erfolgte, wandte sich das Börsen-Comité am 28. Juli a. e. sub. Nr. 114 und 115 nochmals an diese und an die Nikolaibahn in derselben Angelegenheit. Aber erst am 10. November Nr. 6352, nachdem das Börsen-Comité sich am 6. October Nr. 147 zum dritten Mal mit der gleichen Bitte an die Baltische Bahn gewandt, wurde ihm von dieser die Antwort zu Theil, daß die Verwaltung sich mit der Nicolai Bahn behufs Ermäßigung des Tarifs nach Moskau auf 38 Cop. pro Pud in Relation gesetzt habe, daß man aber eine Ermäßigung für die Strecke Reval Warschau nicht für zweckentsprechend gehalten habe. Am 8. December 1886 Nr. 7066 lief endlich noch die Nachricht beim Börsen-Comité ein, daß auch die Nikolaibahn nicht in eine Ermäßigung des Tarifs auf 38 Kop. pro Pud gewilligt habe.

#### 4. Die Notirung der Waggonnummer auf den Frachtbriefen und deren Duplicaten.

Am 25. Januar 1886, Nr. 14, sah sich das Börsen-Comité veranlaßt, folgendes Gesuch an den Herrn Minister der Wegecommunication, General-Adjutant Possjet, zu richten:

„Mittels Circularvorschrift des Eisenbahn-Departements vom 30. December a. pr., Nr. 11,240, ist die gemäß § 67 des allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen ausgearbeitete und von Ew. hohen Excellenz am 18. December a. pr. begutachtete neue Form für die Eisenbahn-Frachtbriefe und deren Duplicate bekannt gemacht und deren obligatorische Einführung allen Eisenbahn-Verwaltungen nach bestimmten, von Ew. hohen Excellenz ebenfalls bestätigten zeitweiligen Regeln innerhalb einer sechswöchentlichen Frist zur Pflicht gemacht worden. Obgleich die neue Form der Frachtbriefe sehr



genaue und ausführlich ausgearbeitete Angaben über die Art und Weise der Beförderung der Waaren, die Frachtzahlung, Nachnahmezahlung *z. z.* enthält, so fehlt in derselben doch die sehr wesentliche Angabe der Nummer des Waggons, mit welcher eine Waare befördert wird.

„Im Hinblick auf die hohe Bedeutung, welche gerade die Abfassung der Frachtbriefe für das geschäftliche Verkehrsleben hat, erlaubt sich das Revaler Börsen-Comité ganz ergebenst, die Aufmerksamkeit Ew. hohen Excellenz auf diesen Gegenstand zu lenken und Sie zu bitten, geneigtest dahin Anordnung treffen zu wollen, daß diesem Mangel in der Abfassung der neuen Frachtbriefe und deren Duplicate abgeholfen werde, da sonst hieraus, namentlich für den Handel, bedeutende Unzuträglichkeiten und Verluste entstehen müssen.

„Die Angabe der Nummer des Waggons, mit welchem die Waare befördert wird, ist auf den Frachtbriefen schon in allen den Fällen durchaus nothwendig, wo von einer Abgangsstation eine gewisse Art Waare in größeren Partien nach einer und derselben Empfangsstation, aber an verschiedene Empfänger versandt wird, wie solches *z. B.* immer bei Getreide, Mehl *z.* der Fall ist. Da die Bahn niemals für die Qualität, sondern nur für die Art der von ihr beförderten Waare garantirt, so ist es klar, daß aus der Weglassung der Nummer des Waggons auf den Frachtbriefen und Duplicaten für den Empfänger sehr unangenehme Consequenzen entstehen können. So kann es bei Weglassung der Nummer des Waggons sich leicht ereignen, daß, wenn beispielsweise von einer Bahnstation im Innern des Reichs nach Reval an verschiedene hiesige Empfänger zu gleicher Zeit größere Partien Roggen verladen worden sind, dem einen Empfänger, welcher einen Waggon 120pfündige Waare zu empfangen hatte, ein Waggon 115pfündiger Roggen ausgeliefert wird, während bei einem andern Empfänger gerade das Umgekehrte geschieht. Solche Versehen können in der Praxis, namentlich bei einem lebhaften Geschäftsverkehr, sehr häufig vorkommen. Der in solchem Falle Geschädigte hat aber, falls auf dem Duplicat des Frachtbriefes die Nummer des Waggons, in welchem auf der Abgangsstation die ihm gehörende Waare verladen wurde, nichts vermerkt worden ist, der Bahn gegenüber gar kein Recht einen Schadenersatz zu beanspruchen. Durch derartige Zustände muß der Handel, und namentlich unser Getreidehandel empfindlich leiden und ist es deshalb nöthig darauf Bedacht zu nehmen, daß noch zur rechten Zeit dem vorgebeugt werde.

„Daß den Bahnbeamten durch das Vermerken der Nummer des Waggons auf den Frachtbriefen und deren Duplicaten eine irgendwie nennenswerthe Mehrarbeit erwachsen könnte, ist nicht anzunehmen; im Gegentheil werden dadurch den Beamten auf der Empfangsstation bei Ankunft der Waarenzüge verschiedene Erleichterungen in Bezug auf das Sortiren und Rangiren der einzelnen Waggons gewährt. Solches wird namentlich auch in allen Hafenstädten, wo größere Waarenzüge aus dem Innern des Reichs eintreffen, der Fall sein. Uebrigens ist ja auch schon früher, vor Inkrafttreten der neuen Form für die Frachtbriefe, die Waggonnummer auf denselben vermerkt worden, ohne daß durch solches besondere Schwierigkeiten verursacht hätte. Man muß daher das Vermerken der Waggonnummer auf den Frachtbriefen und deren Duplicaten für eine Maßregel ansehen, welche einerseits in der Praxis ebenso leicht durchgeführt werden kann, wie sie andererseits für den Handel von großem Nutzen sein und den Verkehr regeln würde.“



Vor Absendung dieses Gesuchs hatte sich das Börsen-Comité noch an die Börsen-Comités von Riga und Libau gewandt und dieselben zu einem gemeinsamen Vorgehen in dieser Angelegenheit, weil gemeinsame Handelsinteressen betreffend, aufgefordert, von ihnen auch die Zusicherung erhalten, daß sie sich den diesseitigen Schritten anschließen würden.

Auf sein vorstehendes Gesuch wurde nun dem Börsen-Comité am 20. Februar 1886 Nr. 1574 folgende Antwort des Eisenbahndepartements zu Theil:

„In Berücksichtigung dessen, daß: 1) zur Verhütung der Möglichkeit eines Vertauschens des Frachtguts in Bezug auf die Qualität, es dem Absender frei stehe auf dem Frachtbriefe entsprechende Vermerke zu machen, d. h. die Nummern oder Marken zu bezeichnen, welche auf den einzelnen Collis des betreffenden Frachtguts verzeichnet sind; 2) es auf dem aus den Händen des Absenders in diejenigen des Empfängers übergehenden Duplicat des Frachtbriefes oft gar nicht möglich sei, die Nummer des Waggons zu vermerken (so wenn z. B. das Frachtgut zur Beförderung angenommen wird unter Beobachtung einer gewissen Reihenfolge, oder wenn der Absender gar nicht zum Zeitpunkt der wirklichen Absendung des Frachtguts erscheint, oder das Duplicat bereits vor Eintritt der Reihenfolge in der Absendung weggeschickt hat, oder wenn endlich in Folge des Schadhastwerdens eines Waggons oder bei der Uebergabe von einer Bahn an die andere, die Waare unterwegs umgeladen werden muß u. s. w.) und endlich 3) der Frachtbrief dem Empfänger nicht früher als nach wirklicher Empfangnahme des Frachtguts ausgeliefert wird — hat der Minister der Begecommunication zu befehlen geruht, dem Comité zu erklären, daß, statt des von dem Comité gewünschten Vermerks der Waggonnummer auf den Frachtbriefen, Se. hohe Excellenz es für zweckentsprechender befinden habe, die Eisenbahnen zu verpflichten, die entsprechende Nummer des Waggons in den auf den Empfangstationen auszuhängenden kurzen Bekanntmachungen über die angekommenen Frachtgüter zu notiren, und zugleich auch darin anzugeben: die Nummer des Frachtbriefes, die Nummer des Waggons, in welchem die Waare angekommen ist, die Benennung der Waare, die Absendestation und die Namen des Absenders und Empfängers.

„Auf diese Weise steht es dem Empfänger in zweifelhaften Fällen auf Grund des § 79 des allgem. Statuts für die russischen Eisenbahnen frei die betreffende Auskunft zu verlangen, welche auch von der Station ohne Verzug gegeben werden muß.

„Obige Verfügung wird durch ein besonderes Circulair mit ergänzenden zeitweiligen Regeln über den Gebrauch der Frachtbriefe und Duplicate bekannt gemacht werden und muß auf den Stationen zur Kenntniß des Publicums ausgehängt werden.“

Für die Wahrung der kaufmännischen Interessen erschien jedoch diese Verfügung des Herrn Ministers als nicht genügend. Es war zu berücksichtigen, daß es erstens in vielen Fällen sehr schwierig und zeitraubend, wenn überhaupt möglich sein würde, die Art der Verpackung, wie solches in dem ministeriellen Schreiben vorgeschlagen wird, jedesmal durch besondere Zeichen kenntlich zu machen, was z. B. bei dem Versand von Getreide zutreffen würde, wo eine und dieselbe Verpackung, d. h. die Säcke, oftmals in Gebrauch genommen wird, und die Marken und Nummern dadurch nur zu leicht unkenntlich werden würden. Auch ist es Usus, die Säcke am Verladungsorte im Innern des Reichs nicht nach speciellen Marken oder Nummern, sondern einfach nach ihre Qualität zu sortiren, und kommt es deshalb, bei größeren Getreideladungen namentlich, nicht selten

vor, daß die Säcke verschiedener Eigenthümer vertauscht werden. Auch in solchen Fällen bliebe daher das einzige Mittel, sich von der Identität der beförderten Waare auf der Empfangsstation zu überzeugen, die Notirung der Waggonnummer auf den Frachtbriefen und deren Duplicaten. Wenn ferner, wie ebenfalls in dem Schreiben des Eisenbahndepartements angenommen wird, die Waare wegen Schadhastwerdens des Waggons oder wegen Uebergabe von einer Bahn an die andere unterwegs umgeladen werden muß, so war es bisher üblich, die Nummer des Waggons, in welchen die Waare umgeladen wurde, zusammen mit der Nummer des Waggons der Abgangsstation, auf den bei der Ankunft der Waare auf der Empfangsstation auszuhängenden kurzen Bekanntmachungen anzugeben und war es dann dem Empfänger ebenfalls möglich, nach diesen Angaben sich zu überzeugen, ob die angekommene Waare wirklich die seinige war. In allen den Fällen endlich, wo es wirklich unmöglich wird, die Nummer des Waggons auf den Duplicaten zu notiren, ist es wünschenswerth, daß solches wenigstens auf den Frachtbriefen selbst geschehe.

Alle diese Bedenken und Einwände trug das Börsen-Comité in einem nochmaligen Schreiben vom 22. März 1886 Nr. 50 dem Eisenbahn-Departement eingehend vor und bat, es nochmals in Erwägung ziehen zu wollen ob es nicht möglich sein sollte, die Notirung der Waggonnummer wenigstens bei vollen Waggonladungen für die Eisenbahnen obligatorisch zu machen.

Auf diese zweite Eingabe erhielt das Börsen-Comité mittelst Schreibens des Eisenbahndepartements vom 29. Mai 1886 Nr. 4693 die Antwort, daß der Herr Minister der Wegecommunication befohlen habe, die qu. Angelegenheit dem nächsten Eisenbahncongreß zur Begutachtung vorzulegen und das Börsen-Comité darauf von dem Beschluß desselben in Kenntniß zu setzen.

In Folge des ablehnenden Gutachtens des XXVI. allgemeinen russischen Eisenbahncongresses, auf welchem das Gesuch des Börsen-Comités zur Verhandlung gelangte, sprach sich jedoch der Herr Minister gegen die obligatorische Notirung der Waggonnummer auch bei vollen Waggonladungen aus, was dem Börsen-Comité mittelst Schreibens der Tarifscommission vom 16. Januar 1887 Nr. 534 mitgetheilt wurde. Zu gleicher Zeit lief aber auch diesseits ein Schreiben des Rigaer Börsen-Comités ein, in welchem mitgetheilt wurde, daß man in Riga, um den Wunsch des Handelsstandes durchzusetzen, diese Angelegenheit noch weiter zu betreiben gedenke. Diesem Schreiben war beigelegt eine Copie der Eingabe, welche das Rigaer Börsen-Comité an den Herrn Präses der Conferenz der Bahnen der II. Gruppe abgesandt hatte. Auch das Revaler Börsen-Comité glaubte noch einen letzten Schritt nicht unversucht lassen zu dürfen und wandte sich zum dritten Male an die Tarifscommission in einer dringlichen Eingabe vom 9. Februar 1887 Nr. 35, und ersuchte ebenfalls die Verwaltung der Baltischen Bahn und den Präses des Congresses der I. Eisenbahngruppe um möglichste Unterstützung seines Gesuchs. In seiner Eingabe an die Tarifscommission wies das Börsen-Comité noch besonders darauf hin, daß gerade in letzter Zeit hier in Reval in Folge der Nichtnotirung der Waggonnummer auf den Frachtbriefen sehr verlustbringende Verwechslungen mit den für hier bestimmten Getreidesendungen vorgekommen seien und daß der Getreideexporthandel durch derartige unsichere Zustände auf die Dauer sehr leiden müsse.



Aber auch dieser letzte Schritt blieb erfolglos. Die Baltische Bahn theilte dem Börsen-Comité mit, daß sein Gesuch auf der Conferenz der Bahnen der II. Gruppe berathen, aber trotz eifriger Befürwortung der Baltischen Bahn nicht angenommen worden sei. Dieselbe Nachricht wurde auch dem Börsen-Comité von der Tarifcommission des Eisenbahndepartements zu Theil.

### 5. Die Einschränkung des Personenverkehrs zwischen Reval und Baltischport.

Das Stadthaupt von Baltischport, Herr N. Demin, wandte sich am 24. August 1886 Nr. 149 mit folgender Eingabe an das Börsen-Comité:

„Im März a. e. ward Endesunterzeichnetem auf privatem Wege die Mittheilung, daß beim Ministerium der Communicationen die Frage angeregt worden, die Zahl der zwischen Reval und Baltischport gegenwärtig verkehrenden Eisenbahnzüge derart zu beschränken, daß in Zukunft nicht mehr täglich, sondern nur drei Mal in der Woche ein Zug abgelassen werden solle. Von Seiten der Besitzer der an der Bahnstrecke belegenen Güter und andererseits vom Baltischporter Stadtmante wurden sofort eingehend motivirte Bittschriften an Se. hohe Excellenz den Herrn Communicationsminister gerichtet, in welchen um Beibehaltung des bisherigen Verkehrsmodus gebeten wurde. In der Bittschrift der Gutsbesitzer wurde namentlich darauf hingewiesen, daß die landwirthschaftliche Production sich den bisherigen Verhältnissen angepaßt habe, z. B. die Meiereiwirtschaft, die Spiritus- und Bierproduction, daß abgeschlossene Lieferungscontracte tägliche Verbindung mit den an der Bahn belegenen Städten zur Voraussetzung hätten und durch die Beschränkung der Zahl der Züge die Producenten und Consumenten schwer geschädigt würden. In der Bittschrift des Baltischporter Stadtmantes wurden die speciell in Frage kommenden Interessen des Handels Revals und St. Petersburgs mit dem Auslande via Baltischport, welche einen täglichen Personen- und Waarenverkehr nothwendig erfordern, klargelegt.

„Am 22. a. e. erhielt Endesunterzeichneter von bestinformirter Seite in Petersburg die Nachricht, daß von Seiten des Ministeriums die Entscheidung in der betreffenden Angelegenheit dahin erfolgt sei, daß vom 1. September a. e. nur drei Mal wöchentlich ein gemischter Zug zwischen Reval und Baltischport verkehren werde, an den übrigen vier Wochentagen aber nur der sogenannte Locomotivwagen. Durch diese Anordnung wird namentlich der Waarenverkehr an vier Wochentagen, wenn auch nicht ganz aufgehoben, so doch sehr beschränkt, denn der Locomotivwagen kann nur 2 bis 3 Waggons weggleppen, und dies auch nur bei günstigem Wege, was natürlich im Winter häufig nicht der Fall sein wird.

„Zur Zeit der Navigationsperre des Revaler Hafens würde der Handel Revals via Baltischport schwer geschädigt werden. Während der Navigationsperre Revals und Baltischports häufen sich viele nach Rußland bestimmte Waaren in ausländischen Häfen



an, sobald daher der hiesige Hafen der Schifffahrt zugänglich wird, sind die Kaufleute bemüht, die Waaren via Baltischport so rasch wie irgend möglich zu expediren.

„Durch die Reorganisation des hiesigen Zollamts findet schon ein bedeutender Auf-enthalt bei der Expedition der Waaren statt, da die Zollangaben nach Reval zur Zahlung der Zollgefälle gesandt werden müssen und erst ein oder zwei Tage später der Zerlit zur Herausgabe der Waaren hier eintreffen kann. Kommt nun hierzu, daß an 4 Wochentagen, wenn überhaupt, dann nur eine sehr beschränkte Zahl Waggons expedirt werden kann, so wird wiederum die Absendung verzögert.

„In Baltischport befindet sich außerdem während der Wintermonate ein großes Lager von Früchten. Diese Früchte können nur bei bestimmten Temperaturverhältnissen expedirt werden, und erhalten die Revaler Handlungshäuser, welche die Expedition übernommen haben, jedesmal telegraphisch die Ordre, die Früchte abzusenden, was dann sofort zu geschehen hat. Bei der Beschränkung der Züge wird namentlich häufig die Absendung an einem bestimmten, für dieselbe günstigen Tage nicht erfolgen können und werden demnach die Handlungshäuser schwer geschädigt.

„Ich ersuche ein hochgeehrtes Börsen-Comité ergebenst, wenn irgend möglich, Se. hohe Excellenz den Herr Minister in einer eingehenden Bittschrift um Remedur obiger Anordnung, betreffend die Beschränkung der Züge zu bitten, da diese Anordnung die Interessen der über Baltischport Handel treibenden Revaler Kaufmannschaft schwer schädigt. Ich erlaube mir hinzuzufügen, daß ich auch die Direction der Revaler Spritfabrik, welche die Interessen der an der Bahn belegenen Brennereien vertritt, um bezügliche Maßnahmen gebeten habe.“

Nachdem das Börsen-Comité zuerst bei der hiesigen Betriebsverwaltung der Bahn Erkundigungen eingezogen und dabei erfahren hatte, daß es sich bei der in Rede stehenden Anordnung weniger um eine Beschränkung des Waarenverkehrs, als um eine solche des Personenverkehrs handelte, glaubte es das Schreiben des Herrn N. Demin mit folgendem abschlägigen Bescheid vom 28. August Nr. 125 beantworten zu können:

„Mittels Schreibens vom 24. d. Mts. haben Ew. Hochwohlgeboren sich an das Revaler Börsen-Comité mit dem Ersuchen gewandt, bei dem Herrn Minister der Wegecommunication wegen Rückgängigmachung der Verordnung betreffend die Beschränkung der zwischen Reval und Baltischport verkehrenden Eisenbahnzüge vorstellig zu werden. Die hier von Ihnen berührte Angelegenheit, welche in gleicher Weise die Interessen Revals und Baltischports angeht, erfordert gewiß eine ernste Berücksichtigung seitens des Börsen-Comité's, doch hält dasselbe es gegenwärtig für ungelegen und zwecklos, eine Bittschrift in dem von Ihnen gewünschten Sinne dem Herrn Minister zu unterbreiten. Wenn bereits die im März a. e. von dem Baltischporter Stadtamte und den hierbei interessirten Gutsbesitzern eingereichten Bittschriften es nicht vermocht haben, die in Rede stehende Anordnung zu hintertreiben, so ist es klar voranzusehen, daß eine jetzt eingereichte Bittschrift, wo das fait accompli des ministeriellen Erlasses schon vorliegt und wo gegen denselben im Wesentlichen doch nur die nämlichen Argumente wie früher angeführt werden können, erst recht unberücksichtigt bleiben wird. Ein Anderes freilich wäre es, wenn man in einer einzureichenden Bittschrift auf factische, durch die Beschränkung der Züge zu Tage getretene Mißstände und Verkehrsstörungen, also auf wirkliche Thatfachen hinweisen und

auf Grund derer um Remedur bitten könnte. Hierzu ist aber vor allen Dingen noch Zeit nöthig, und müssen Erfahrungen gesammelt werden. Das Börsen-Comité hat aus seiner eigenen Praxis genug Fälle aufzuweisen, wo Bittschriften, welche bald nach Erlass irgend einer den Handel störenden Verordnung gemacht wurden und in denen man sich nicht auf irgend welche Facta berufen konnte, unberücksichtigt gelassen wurden. Wenn Ew. Hochwohlgeboren es sich auch angelegen sein lassen wollten, in Zukunft das Börsen-Comité auf wirkliche, durch die qu. Anordnung hervorgerufenen berücksichtigenswerthen Mischstände aufmerksam zu machen, so wird dasselbe es gewiß nicht unterlassen, von sich aus dazu beizutragen, um eine Remedur herbeizuführen.

„Uebrigens ist das Börsen-Comité der Ansicht, daß die angeordnete Beschränkung der fahrplanmäßigen Züge hoffentlich nicht einen derartig nachtheiligen Einfluß auf den Verkehr ausüben wird, wie Ew. Hochwohlgeboren solches befürchten, da es ja nicht ausgeschlossen bleibt, daß Waaren, sobald nur einigermaßen eine genügende Quantität vorhanden ist, immer noch außer den fahrplanmäßigen Zügen auch mit Extrawaarenzügen befördert werden können und werden. Das Börsen-Comité hat von der hiesigen Betriebsverwaltung der Bahn, mit welcher es sich dieserhalb in Relation gesetzt hat, die Zusicherung erhalten, daß eine Störung in dem Waarenverkehr durch die qu. Beschränkung keineswegs befürchtet werden darf, da die Waaren immer sofort, falls größere Quantitäten vorhanden sein sollten, mit Extrazügen befördert werden würden. Was namentlich auch noch die Beförderung der Früchte im Winter anbetrifft, so wird auch eine solche sofort nach Ankunft einer etwaigen telegraphischen Ordre bewerkstelligt werden können. Die qu. Anordnung bezieht sich eben weniger auf den Waarenverkehr, als auf den Verkehr der Personen- und gemischten Züge. Wenn nun einerseits für den Waarenverkehr aus derselben keine Gefahr und Störung zu befürchten steht, so dürfte auch andererseits für den Personenverkehr eine solche wohl nicht eintreten, da die wöchentliche Ablassung von drei gemischten und vier Zügen mit dem sog. „Locomotivwagen“ den Bedürfnissen des localen Verkehrs wohl genügen dürfte.“

In dem gleichen Sinne wurde auch später eine Eingabe der hiesigen Firma Förster Ruttmann u. Co. beantwortet, welche sich in derselben Angelegenheit an das Börsen-Comité gewandt hatte.

Während des Winters 1886/87, wo der Revaler Hafen durch Eis nicht gesperrt war, sind dem Börsen-Comité keine Klagen über irgend welche Verkehrsstörungen auf der Linie Reval—Baltischport durch die Einschränkung der Züge zu Ohren gekommen; im Winter 1887/88, als Reval längere Zeit durch Eis blokirt war, und der Personen- und Waarenverkehr auf der Strecke Baltischport—Reval demgemäß auch ein lebhafterer war, kam die Betriebsverwaltung der Bahn dem in einem Schreiben des Börsen-Comités ausgesprochenen Wunsch der Kaufmannschaft um Vermehrung der Personenzüge, durch Einschlebung eines gemischten Zuges, resp. Anhängung von Personenwaggons an die bereits verkehrenden Frachtzüge bereitwillig nach.

## 6. Ermäßigung der Rückfracht für die Tara des Getreides.

Am 22. August 1887 Nr. 193 nahm das Börsen-Comité Veranlassung sich an die Verwaltung der Baltischen Bahn zu wenden, die Bahn wolle sich dafür verwenden, daß auch den Revaler Exporteuren die Rückfracht für die Tara des Getreides (d. h. also für die leeren Säcke) nach den innerrussischen Bahnen vergütet oder doch die Fracht ermäßigt werde. Zu einer solchen Bitte sah das Börsen-Comité sich veranlaßt, weil den concurrenrenden Routen, namentlich aber den Libauer Exporteuren diese Vergünstigung zu Theil ward, indem nämlich die Libau-Kommer und Moskau-Brester Bahn unentgeltlich die leeren Säcke des nach Libau expeditirten Getreides zurückbeförderten, und die übrigen hierbei für Libau in Betracht kommenden Bahnen den Tarif für die Tara um ein Bedeutendes ermäßigt hatten.

Die Baltische Bahn versprach diese Angelegenheit auf dem im October 1887 abzuhaltenden Congreß der Vertreter der zweiten Eisenbahngruppe zur Sprache zu bringen und sie von sich aus zu befürworten. Leider ist jedoch das Gesuch des Börsen-Comités von den Bahnen der zweiten Gruppe nicht genehmigt worden.

## 7. Verzeichniß derjenigen Güter, welche nur nach besonderen Regeln befördert werden können.

Am 24. Januar 1887, Nr. 829, theilte die Tarifcommission des Eisenbahn-Departements dem Börsen-Comité mit, daß die allgemeine Conferenz der russischen Eisenbahnen mit einem Gesuch um Bestätigung von verschiedenen Verzeichnissen von Gütern, welche von den Bahnen nur unter Beobachtung gewisser Regeln befördert werden können, eingekommen sei und daß das Börsen-Comité gebeten wird, vor Bestätigung dieser Verzeichnisse in der gesetzmäßigen Form sein Gutachten über dieselben abzugeben.

Die einzelnen Verzeichnisse enthielten aber:

- 1) Waaren, welche, als dringliche, vor allen anderen zu befördern sind;
- 2) Waaren, welche einem raschen Verderb unterworfen sind und deshalb, je nach ihrer Art, entweder 24 Stunden oder 15 Tage nach ihrer Ankunft verkauft werden müssen;
- 3) Waaren, welche gar nicht zur Beförderung angenommen werden dürfen;
- 4) Waaren, die leicht entzündbar und explosirbar sind;
- 5) Waaren, welche, wenn auch verpackt, so doch gefährlich und schädlich für andere Waaren sind, welche mit ihnen zusammen in einem Waggon befördert werden;
- 6) Leichtwiegende Waaren oder Sperrgüter, und endlich
- 7) Waaren, für welche die Bahnen berechtigt sein sollen, eine Vorausbezahlung der Fracht auf der Abfendestation zu verlangen.

Diese Verzeichnisse wurden einer Versammlung hiesiger Expediture vom Börsen-Comité zur Begutachtung übergeben und wurde das ausführliche Gutachten derselben am 11. April 1887, Nr. 114, der Tarifcommission eingesandt. Da es jedoch zu weit gehen



würde, das ganze ausführliche Gutachten hier wiederzugeben und namentlich die oft sehr langen Verzeichnisse der Güter in extenso aufzuführen, so sollen hier nur diejenigen Stellen mitgetheilt werden, welche vom principiellen Standpunkte die einzelnen Verzeichnisse behandeln.

So heißt es z. B.:

ad Verzeichniß Nr. 2. „Das Börsen-Comité kann sich nicht damit einverstanden erklären, daß Güter bereits 24 Stunden nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte verkauft werden müssen, ohne daß wenigstens der Absender davon vorher benachrichtigt worden ist. Die Eventualität, daß das Duplicat des Frachtbriefes, auf Grund dessen überhaupt nur die Waare empfangen werden kann, verspätet in die Hände des Empfängers gelangt oder ganz verloren geht, ist eine in der Praxis zu häufig vorkommende, als daß sie hier unberücksichtigt gelassen werden sollte. Da also in vielen Fällen der Empfänger gar nicht im Stande ist, die Waare sofort nach ihrer Ankunft zu empfangen, so wäre nach Meinung des Börsen-Comités in der Praxis es derartig zu halten, daß im Falle der Nichtabnahme von leicht verderblichen Gütern im Laufe der ersten 24 Stunden nach ihrer Ankunft, der Absender von der Empfangsstation hiervon telegraphisch in Kenntniß gesetzt wird und daß erst dann, falls binnen weiterer 24 Stunden vom Absender keine weitere Verfügung über die Waare getroffen worden, dieselbe von der Bahn zu verkaufen ist. Ein Verkauf von leicht verderblichen Gütern dürfte also nach Ansicht des Börsen-Comités frühestens erst 48 Stunden nach Ankunft auf der Bestimmungsstation vorgenommen werden. . . . .

„Das Verzeichniß Nr. 5 derjenigen Güter, welche, wenn auch verpackt, so doch gefährlich und schädlich für die andern mit ihnen zusammen in einem Waggon verladene Güter sind, berührt freilich, vorausgesetzt, daß für derartige Güter keine erhöhte Fracht erhoben wird, nicht direct die Interessen der Kaufmannschaft. Als Ergänzung zu diesem Verzeichniß müßte aber doch noch die Bestimmung hinzugefügt werden, daß derartige Waaren in einem besonderen Waggon befördert oder aber derart verladen werden müssen, daß sie nicht in nahe Berührung mit den andern im selben Waggon beladenen Gütern gelangen können.

„ad Verzeichniß Nr. 6. Das Börsen-Comité ist der Ansicht, daß es kaum möglich sein wird, in einem Verzeichniß ein für alle Mal zu bestimmen, welche Güter als Sperrgüter zu betrachten sind, und welche nicht, da solches gewöhnlich von verschiedenen, in jedem einzelnen Fall in Betracht zu ziehenden Umständen abhängt, welche nicht immer vorhergesehen werden können. So können z. B. die in dem Verzeichniß als Sperrgüter aufgeführten Maaßtafel und Gypsfabricate in einigen Fällen ja wohl als Sperrgüter zu betrachten sein, in andern Fällen wird man sie aber grade wieder zu den schwerwiegenden Gütern zu zählen haben. Ebenso bei Tischlerarbeiten (Gruppe Nr. 29) Gravüren und Lithographien (Gruppe 33) 2c. 2c. Da es nun nicht möglich ist, den Character des Sperrguts schon im Voraus zu bestimmen, so wäre solches in jedem Falle von den Bahnen selbst festzustellen, und müßte hierfür die auch bis jetzt immer als Norm eingehaltene Regel gelten, daß alle diejenigen Güter als Sperrgut zu gelten haben, welche bei einem Umfange von 3 Cubikfuß weniger als 1 Pud, resp. bei einem Umfange von 1 Cubikfuß weniger als  $\frac{1}{3}$  Pud wiegen. Bei einer strikten Befolgung

dieser Regel würden sowohl die Interessen der Bahnen beobachtet als auch die Waaren-  
absender vor Uebervortheilung geschützt werden können.

„ad Verzeichniß Nr. 7 derjenigen Artikel, für welche die Bahnen berechtigt sein  
sollen, die Vorausbezahlung des Frachtgeldes auf der Absendestation zu verlangen. Das  
Börsen-Comité muß sich entschieden dagegen aussprechen, daß die Reihe dieser Artikel für  
die Zukunft in einem so bedeutenden Maßstabe erweitert werden soll, wie die Bahnen  
solches verlangen. Die Berechtigung der Bahnen, die Vorausbezahlung des Frachtgeldes  
zu verlangen, gründet sich auf den § 67 des allgemeinen russischen Eisenbahnstatuts und  
zwar wird solches gestattet in den Fällen, wo: 1) die zu befördernde Waare leicht einem  
Verderb unterworfen ist; 2) wo dieselbe ihres geringen Werthes wegen, nicht genügend  
die der Bahn für den Transport zukommende Fracht sicherstellt und 3) wo der  
ungenügenden Verpackung wegen die Waare unterwegs entweder an der Qualität oder  
Quantität einen Verlust erleiden kann. Für den zweiten und dritten Fall werden sich  
nun überhaupt im Voraus schwer allgemein gültige Regeln feststellen lassen und erscheinen die  
Bahnen auch bereits genügend durch die Bestimmung des § 67 des Statuts in ihren  
Rechten geschützt zu sein. Es liegt daher keine Veranlassung für die Bahnen vor, die  
Zahl derjenigen Güter, für welche bereits bis jetzt die Fracht vorausbezahlt werden  
mußte, für die Zukunft noch zu vermehren. Im Uebrigen wird es natürlich den Bahnen  
unbenommen bleiben müssen, nach Analogie des § 67 in jedem einzelnen Falle zu  
bestimmen, ob für eine Waare die Fracht im Voraus zu bezahlen ist, oder nicht.“

---

## F. Zollwesen und Import.

### 1. Zolltarifänderungen.

Für das Jahr 1886 sind folgende Veränderungen des russischen Zolltarifs zu verzeichnen:

Mittels Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens vom 31. März 1886 ist der Zoll auf Kupfer und Kupferfabrikate erhöht worden. Ferner wurde mittels Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens vom 3. Juni 1886 der Zolltarif für folgende Importartikel abgeändert: unverarbeitete Häute und Felle, feuerfeste Ziegeln, Dachpfannen, Fliesen, Drainage- und Wasserleitungsröhren, Alaun, Soda, Pottasche, Vitriol, Leim und dergleichen für die Exportartikel Phosphorite, unverarbeitete Knochen und Knochenasche.

Im Jahre 1887 sind folgende Tarifierhöhungen eingetreten:

1) Mittels am 21. April 1887 bestätigten Reichsrathsgutachtens die Erhöhung des Tarifs für Gußeisen, Eisen und Stahl in unverarbeitetem Zustande und Fabrikate aus diesen Metallen.

2) Mittels Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens vom 19. Mai 1887 die Erhöhung des Tarifs auf Kohlen und Coaks. Für die baltischen Häfen wurde der Zoll auf Steinkohlen, Holz- und Torfkohlen und Torf auf 1 Kop. pro Pud und für Coaks auf 1 1/2 Kop. pro Pud erhöht, zugleich aber bestimmt, daß eine weitere Erhöhung bis zum 1. Januar 1889 nicht stattfinden wird.

3) Mittels Allerhöchst am 7. November 1887 bestätigten Reichsrathsgutachtens die Erhöhung des Zolls für: Pflanzen, Früchte, Gewürze, Arzneimittel, rohe Baumwolle, Baumwollengarn, Watte, Segeltuch, Zwillich, Baumwollentüll, Spitzen, Knöpfe, Glasschmelz, Glas- und Metallperlen, Galanterie- und Uhrmacherwaaren, landwirthschaftliche Maschinen und Serringe.

### 2. Neue temporäre Regeln für die Ausstellung der Ladungsdocumente beim Import zur See.

Unter dem 20. Januar 1886 Nr. 1178 lief beim Börsen-Comité ein Schreiben des Zolldepartements folgenden Inhalts ein:

„In Abänderung einiger §§ des Zollustaws bestehen mit Erlaubniß des Herrn Finanzministers seit dem Jahre 1869 besondere Regeln für die Geschäftsführung bei den Hafenzollämtern, welche sich auf die Abschaffung der obligatorischen Vorstellung der Connoissemente beziehen.



„Die Praxis in der Zollabfertigung hat jedoch auf einige Unvollkommenheiten dieser Regeln hingewiesen, und zwar umsomehr, als, wie der Versuch gezeigt hat, die obligatorische Vorstellung der Connoissemente selbst, nicht zu irgend welchen Schwierigkeiten führen kann, falls in den Connoissemekten nur die allernothwendigsten Angaben verlangt werden.

„Im Hinblick auf das Gesagte beabsichtigt man an Stelle der gegenwärtig giltigen neue, diesem Schreiben beigelegte Regeln einzuführen, welche obligatorisch sein sollen für alle Schiffe welche nach dem 15. März a. e. in die russischen Häfen einlaufen.

„Da aber vor der praktischen Einführung dieser Regeln es wünschenswerth erscheint die Meinungen der Börsen-Comités kennen zu lernen, ob nicht von Seiten der Kaufmannschaften irgend welche begründete Einwendungen gegen dieselben geltend gemacht werden, so hat das Zolldepartement, auf Befehl des Herrn Finanzministers, die Ehre das Nevaler Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, sein Gutachten in dieser Angelegenheit möglichst bald und jedenfalls nicht später als zum 10. Februar a. e. mittheilen zu wollen, mit dem Bemerken, daß das Ausbleiben einer Antwort bis zu diesem Termin für das Departement als Beweis dafür gelten soll, daß das Börsen-Comité keine Einwendungen gegen die Einführung der qu. Regeln hat.“

Der dem Schreiben beigelegte Entwurf zu den projectirten Regeln lautete folgendermaßen:

### § 1.

Bei Ankunft eines Schiffes im Hafen werden seitens des besichtigenden Zollbeamten dem Schiffer sofort abgenommen der Gesundheitspaß, sämtliche Connoissemekte für die Fracht, der Meßbrief, ein Verzeichniß der Passagiere und Schiffsequipage und andere Documente, welche der Schiffer etwa vorzustellen haben sollte, und endlich die Schiffsdeclaration auf einem gedruckten Blanket, welche in einer dem Schiffer bekannten Sprache von ihm selbst oder von einer Person, welche er hierzu beauftragt, auszufertigt und von dem Schiffer selbst unterschrieben werden muß. Im Falle der Schiffer nicht zu schreiben verstehen sollte, muß die Wichtigkeit des von dem Schiffer abzunehmenden Documentes von einem Translateur in der Session des Zollamts in Gegenwart von zwei anderen Zeugen bestätigt werden.

### § 2.

Die Fälle, in welchen kein Connoissement vorgestellt zu werden braucht, sind im II. Thl. Abtheil. I, Cap. I des Zollustaws vorgesehen.

### § 3.

Die Schiffsdeclaration muß nach einer bestimmten Form ausgestellt werden und folgende Punkte enthalten: 1) den Namen des Schiffers und die Benennung und Nation des Schiffes; 2) wann das Schiff den Hafen erreicht hat, von woher und in wie viel Tagen, ob es einen Adressaten hat und wen namentlich; 3) den registrirten Tonnengehalt und den Tiefgang des Schiffes; 4) die Zahl der Connoissemekte für die Waaren, welche für den Hafen bestimmt sind, und die Summe aller Waarencolli, welche in den

Connoiffementen bezeichnet sind (beides in Buchstaben ausgeschrieben); 5) die Aufzählung der Waaren, welche nicht in den Connoiffementen benannt sind, mit der Bezeichnung des Namens des Empfängers, der Zahl der Waarencolli (in Buchstaben), der Marken und Nummern, der Art der Verpackung (ob Kisten, Fässer, Säcke, Kiepen 2c.), die Benennung der Waaren und deren Anzahl, das Gewicht Brutto (in Buchstaben); ebenso eine Aufzählung der Waaren, welche dem Schiffer oder einem aus der Mannschaft gehören und zum Verkauf angebracht sind; 6) die Zahl der Connoiffemente in Buchstaben und die Anzahl der Waarencolli, welche laut Connoiffement für andere russische Häfen bestimmt sind oder wieder zurück ins Ausland gehen sollen, ebenfalls in Buchstaben; 7) die Anzahl der Colli der Passagiereffecten (ein genaues Verzeichniß der Passagiere und deren Bagage wird vom Schiffer außerdem noch in 2 Exemplaren vorgestellt); 8) die Anzeige über eine etwa stattgehabte Havarie; 9) die Zahl der Personen, welche die Mannschaft bilden, und ihre Nationalität; 10) Angaben über das auf dem Schiffe befindliche Eigenthum der Mannschaft; 11) Anzeige, ob auf dem Schiffe sich Pulver befindet; 12) das Schiffsinventar; 13) die Schiffsprovision; 14) die Unterschrift des Schiffers mit Angabe der Zeit, und 14) die Unterschrift des betr. Beamten, welcher die Declaration dem Schiffer abgenommen hat.

Anmerkung. Wenn die Declaration später als 12 Stunden nach Ankunft des Schiffes abgenommen wird, so muß über den Grund der Verzögerung eine besondere Bemerkung auf der Declaration gemacht werden.

#### § 4.

Eine Abänderung der Schiffsdeclaration nach Unterzeichnung derselben seitens des Schiffers wird nicht gestattet.

#### § 5.

Bei der eigentlichen Besichtigung des Schiffes, welche gemäß den desbezüglichen Regeln von den Zollbeamten unmittelbar nach der Unterschrift der Declaration seitens des Schiffers geschehen muß, kann der Schiffer ohne weitere Verantwortung, wenn er etwas Derartiges bemerkt, anzeigen, daß er irgend etwas von dem Schiffsinventar oder der Provision oder von den der Mannschaft zum eigenen Gebrauch dienenden Sachen in der Declaration nicht vermerkt hat (§ 479 des Zollust.), wie er auch ebenso Anzeige machen muß von allen verborgenen Räumen, welche zur Lagerung von Waaren dienen könnten, von allen verborgenen Gängen auf dem Schiffe, oder von allen nicht genügend befestigten Brettern, welche die Möglichkeit bieten könnten, in die Schiffsräume einzudringen (Anm. zu § 485 des Zollust.). Die über alle diese Anzeigen von den besichtigenden Zollbeamten auf der Declaration zu machenden besonderen Anmerkungen müssen ebenfalls vom Schiffer unterschrieben werden, worauf dann keine Veränderungen und Ergänzungen mehr zugelassen werden.

#### § 6.

Bevor nicht alle oben genannten Formaliten erledigt sind, wird das Schiff zum Entlösen nicht zugelassen.

## § 7.

Die Connoissemments müssen folgende Angaben enthalten: 1) an wen, oder ob die Waare an Ordre adressirt ist; 2) den Ort, wo die Waaren verladen wurden und wohin sie zum Entlöschten bestimmt sind; den Namen des Schiffers und des Schiffes; 4) die Zahl der Colli in Buchstaben, die Marken und Nummern, Art der Verpackung, Benennung der Waare und die Quantität, entweder das Bruttogewicht oder die Stückzahl, oder der ausgemessene Inhalt (bei flüssigen Waaren) und 5) die Unterschrift des Schiffers.

Anmerkung. Wenn die Connoissemments nicht schon früher vom Schiffer unterschrieben sein sollten, so müssen sie von ihm bei Abgabe derselben an den Zollbeamten unterschrieben werden.

## § 8.

In den Connoissemments dürfen sich keine Zusätze und Abänderungen vorfinden, mit Ausnahme derjenigen, welche 1) am Abgangsort gemacht und daselbst bestätigt sind von der dortigen Zollbehörde, einem Schiffsmakler oder einer anderen officiellen Person oder Institution, und welche sich 2) beziehen auf die einzelnen zu summirenden Zahlenangaben bei einer unveränderten richtigen Generalsumme der Colli, oder auf die Generalsumme bei Uebereinstimmung derselben mit den nicht veränderten einzelnen Summanden, in welchen Fällen Abänderungen auch ohne besondere Bemerkungen seitens officieller Personen oder Institutionen zugelassen sind. Alles übrige Zugeschriebene, Abgeänderte und Uebergeschriebene wird als überhaupt nicht existirend angesehen, wenn es nicht in gehöriger Ordnung am Abgangsort bestätigt ist.

## § 9.

Falls in einem Connoissement die Angaben fehlen sollten, an wen die Waare adressirt, so wird dieselbe als an Ordre importirt angesehen und wird dem betreffenden Eigenthümer nur dann ausgeliefert, wenn er nachweisen kann, daß ihm die Waare gehört (Duplicat des Connoissemments). Wenn jedoch im Connoissement nicht angegeben ist 1) die Colli- oder Stückzahl (mit Ausnahme der schüttweise importirten Waaren), 2) die Marken und Nummern (für verpackte Waaren), 3) die Benennung der Waare und 4) die Quantität derselben — so wird das Connoissement als überhaupt nicht vorhanden angesehen und wird mit der betreffenden Waare dann verfahren, als ob sie ohne Connoissement importirt wäre.

## § 10.

Wenn beim Entlöschten des Schiffes sich Waaren vorfinden, für welche ein Connoissement nöthig, letzteres aber nicht vorhanden ist, und wenn ebenso über diese Waaren nichts in der Schiffsdeclaration vermerkt ist, so werden dieselben angehalten und von dem Schiffer wird ein Salog genommen (§ 1716 des Zollust.) in der Höhe 1) des fünffachen Zolls bei zollpflichtigen Waaren, 2) des doppelten Werthes der Waaren bei verbotenen Waaren und 3) von 10% des Werthes bei zollfreien Waaren.

## § 11.

Von den im vorhergehenden § benannten Waaren werden die verbotenen in jedem Falle confiscirt und wird außerdem von dem Schiffer, falls er nicht im Stande sein



sollte, den Eigenthümer nachzuweisen, der doppelte Preis der Waare beigetrieben (§ 1551 des Zollust.) Die zollpflichtigen und zollfreien Waaren aber werden — falls im Laufe eines Jahres vom Tage der Entlösung sich der Eigenthümer finden sollte und durch die Connoissemente oder Factura beweist, daß diese Waaren wirklich für ihn importirt wurden — diesem selbst ausgeliefert und zwar die zollpflichtigen unter Beitreibung des Zolles und 10<sup>o</sup> Accidentien, die zollfreien aber ohne jede Beitreibung. Von dem Schiffer aber wird dafür, daß er nicht die zollpflichtigen Waaren in der Declaration benannt hat, eine Strafe in der Höhe des für die qu. Waare zu zahlenden Zolles beigetrieben (§ 539 des Zollust.), worauf ihm der Salog, falls ein solcher vorgestellt worden, zum Vollen zurückerstattet wird. Wenn aber im Laufe eines Jahres sich kein Eigenthümer für die Waaren findet, so werden sie als dem Schiffer angehörend angesehen und werden dann, gemäß den bestehenden Regeln für heimlich eingeführte Waaren, die zollpflichtigen confiscirt unter Beitreibung der fünffachen Pöschlin, für die zollfreien aber wird eine Strafe von 10<sup>o</sup> ihres Werthes beigetrieben. (§ 542 des Zollust.).

### § 12.

Wenn Waaren, welche in den Connoissemerten nicht genannt sind, in der Declaration als an eine bestimmte Adresse oder an Ordre importirt angegeben werden, so muß mit diesen Waaren folgendermaßen verfahren werden:

a) Die verbotenen Waaren werden auf allgemeiner Grundlage confiscirt (§ 1551). Falls solche Waaren an eine bestimmte Adresse importirt wurden und solches in der Declaration vermerkt ist, so wird der Schiffer keiner weiteren Geldstrafe unterzogen (§ 1554); wenn aber solche Waaren als an Ordre angebracht in der Declaration bezeichnet sind, der Schiffer aber nicht den Eigenthümer oder Empfänger, wenn derselbe im Reiche lebt, nachweisen kann, so wird er einer Geldstrafe von 2 Abl. für jedes Pfund Brutto der betr. Waare unterworfen und über diese Beitreibung wird ihm eine Quittung ausgestellt, damit er sich Schadenersatz von dem Absender oder Ablader holen kann (§ 1555);

b) die zollfreien Waaren werden ohne jede Beitreibung ausgeliefert;

c) für die zollpflichtigen Waaren wird, wenn sich der Eigenthümer im Laufe der im vorhergegangenen Paragraphen benannten Frist meldet, von diesem, im anderen Falle vom Schiffer außer dem Zoll 10<sup>o</sup> Accidencien beigetrieben, und zur Sicherstellung dieser Beitreibung, sowie derjenigen im Pkt. a dieses Paragraphen erwähnten muß dem Schiffer ein Salog abgenommen werden.

### § 13.

Wenn beim Entlöschn ein Waarencollo fehlen sollte, dessen Qualität und Quantität in dem vorgestellten Connoissement angegeben sind, so wird vom Schiffer der Zoll erhoben, welcher für die beste Gattung der betreffenden Waare zu zahlen wäre, der Eigenthümer mit dem Schiffer aber können sich der abhanden gekommenen Waare wegen ihr Recht auf gesetzlichem Wege suchen (§ 543).

### § 14.

Wenn das Fehlen von Waarencolli sich bei solchen Waaren herausstellen sollte, welche nur in der Declaration und nicht in den Connoissemerten verzeichnet sind, oder

deren Art und Quantität nicht in den letzteren bezeichnet ist, so muß das Zollamt sofort nach Empfang der Anzeige vom Packhausaufseher und Hafenmeister über die Beendigung der Entlöschung und das Fehlen von Colli von derjenigen Person, an welche die fehlende Waare adressirt ist, die Original-Factura abfordern, welche die Person im Laufe von 24 Stunden nach Empfang der betreffenden Anzeige vom Zollamt vorzustellen und durch eine Anzeige in der Session des Zollamtes zu erklären verpflichtet ist, daß es in der That die Original-Factura ist und daß in derselben keine falschen Angaben enthalten sind. Gemäß dieser Factura wird dann von dem Schiffer für die nicht vorhandenen Waaren derselbe Zoll erhoben, welcher für die beste Gattung derselben Waare zu zahlen gewesen wäre. Wenn aber die Factura in der festgesetzten Zeit von dem Waareneigenthümer oder dessen Bevollmächtigten nicht vorgestellt oder, wenn auch vorgestellt, nicht schriftlich erklärt wird, daß es wirklich die Original- und richtige Factura ist, so werden von dem Schiffer für jedes fehlende Collo als wie von einer unbekannten Waare je 200 Abl. beigetrieben, und bevor diese Beitreibung nicht bezahlt ist, wird das Schiff nicht aus dem Hafen gelassen (§ 544).

Anmerkung. Die Anzeige des Waareneigenthümers über die Echtheit und Richtigkeit der in dem qu. Falle vorzustellenden Factura macht den Eigenthümer in der gleichen Weise verbindlich, als ob er die Anzeige durch einen Schwur erhärtet hätte § 544. Anmerkung).

### § 15.

Wenn auf dem Connoissement eine gemäß § 8 dieser Regeln an dem Abgangs-orte beglaubigte Aufschrift darüber gemacht ist, daß bezüglich einer gewissen Zahl von Waarencolli, welche im Connoissement benannt sind, bei der Befrachtung zwischen dem Ablader und Schiffer eine Differenz entstanden ist und die Waare deshalb nicht verladen ist, so wird bei solchen Connoissements in Bezug auf die Beitreibung für das Fehlen von Colli diejenige Zahl in Berücksichtigung gezogen, welche in der qu. Aufschrift angegeben ist. In gleicher Weise wird auch vom Schiffer keine Strafe beigetrieben für das Fehlen von Colli im Verhältniß zu den Angaben des Connoissements, wenn bezüglich dieser Colli eine Aufschrift von der ausländischen Zollbehörde gemacht ist, oder von dem Schiffer andere klare und Beachtung verdienende Beweise beigebracht werden, daß diese Colli unterwegs entlösch sind (§ 471), und ebenso wenn der Schiffer in seiner Declaration über stattgehabte Havarie Anzeige macht und Protest erhebt (§ 470).

### § 16.

Wenn die importirten Waaren in der Declaration in Stückzahl angegeben sind (§ 7), ohne Bezeichnung des Gewichts, und sich in der Stückzahl ein Zuwenig oder Zuviel erweist, so wird in diesen Fällen bei Bestimmung der Geldbeitreibungen auf Grundlage der §§ 11—14 dieser Regeln die Höhe des Zolles für die fehlenden Stücke entweder gemäß § 13 und 14 berechnet oder nach den vom Waareneigenthümer vorzustellenden Facturen oder nach dem höchsten Gewicht eines Stückes, wie es sich nach dem Wägen des Zollamtes für die ganze Partie herausstellt; wenn eine zu große Stückzahl vorhanden ist, so muß auf allgemeiner Grundlage verfahren werden. Wenn aber in den Connoissements

außer der Stückzahl auch noch das Gewicht angegeben ist, so sollen nur in denjenigen Fällen Strafen für ein vorhandenes Plus oder Minus bestimmt werden, wenn das angegebene Gewicht sich nach dem Nachwägen seitens des Zollamtes bei einem Fehlen von Colli als zu gering, bei einer Uebersahl als zu viel erweist, und für den Unterschied, welcher sich im Gewichte als der geringste bei irgend einem beliebigen Stück der Partie herausstellen sollte, wobei die Höhe des Zolles selbst für die Beitreibung der Strafe nur für den betreffenden Unterschied im Gewicht berechnet werden darf.

### § 17.

Wenn in der Schiffsdeclaration oder in dem Verzeichniß der Passagiere irgend welches Passagiergepäck nicht angegeben ist und sich aus der Zahl der Passagiere des Schiffes ein Eigenthümer für dasselbe findet, so wird von dem Schiffer für jedes nicht angegebene Collo 10 Rbl. Strafe erhoben (§ 540); wenn sich jedoch aus der Zahl der Passagiere kein Eigenthümer für das nicht angegebene Gepäck meldet, so unterliegt der Schiffer für die in dem Gepäck befindlichen Waaren einer Geldbeitreibung gemäß § 11 dieser Regeln (speciell für solche Fälle, in denen Waaren, wenn sich kein Eigenthümer meldet, als dem Schiffer angehörend angesehen werden).

### § 18.

Von der Anwendung des vorhergehenden Paragraphen werden diejenigen Colli ausgenommen, in welchen sich bei der Besichtigung schon im Gebrauch gewesene Passagier-Effecten befinden, wenn sich unter ihnen auch in geringer Quantität Gegenstände befinden, welche dem Zoll unterliegen, aber augenscheinlich zum Gebrauch für die Passagiere, nicht aber zum Verkauf bestimmt sind. Solche Sachen müssen einen Monat hindurch aufbewahrt werden und werden dann, falls sich in dieser Zeit der Eigenthümer mit klaren Beweisen seines Eigenthumsrechts meldet, ihm nach Bezahlung des Zolles, falls ein solcher zu erheben ist, ausgeliefert. Wenn jedoch im Laufe eines Monats sich kein Eigenthümer meldet, so werden sie in öffentlicher Auction beim Zoll verkauft und die aus dem Verkauf erzielte Summe wird nach Bezahlung des etwaigen Zolles zum Besten der Krone eingestrichen.

Zur Begutachtung dieser wichtigen Vorlage hielt das Börsen-Comité allein sich nicht für competent, sondern glaubte hier auch die Meinungen der hierbei lebhaft interessirten meisten übrigen Mitglieder des Börsen-Vereins kennen lernen zu müssen. Eine zu diesem Zwecke vom Börsen-Comité zusammenberufene Versammlung war zahlreich besucht und wurden die auf derselben verlaublichen Ansichten und Wünsche der Nevaler Kaufmannschaft in folgendem Antwortschreiben des Börsen-Comités an das Zolldepartement vom 7. Februar 1886 Nr. 24 niedergelegt:

„Mittels Schreibens des Zolldepartements vom 20. Januar a. e., sub Nr. 1178, ist das Nevaler Börsen-Comité aufgefordert worden, sein Gutachten über die Aufstellung von neuen Regeln für die Ausstellung der Frachtdocumente und die Schiffsclarirung bei dem Import von Waaren zur See abzugeben, welche bereits vom 15. März d. J. zur Einführung gelangen sollen. Der Aufforderung des Zolldepartements nachkommend, hat das Börsen-Comité im Verein mit den dabei direct interessirten Kaufleuten diese



Angelegenheit einer allseitigen Verathung unterzogen und beehrt sich in Folgendem seine Meinungsäußerung dem Departement zur Kenntniß zu bringen.

„Der wichtigste Unterschied zwischen den bis jetzt gültigen und den von nun an zur Einführung geplanten neuen Regeln besteht jedenfalls darin, daß, während es nach einer Verordnung des Herrn Finanzministers vom Jahre 1869 bis jetzt gestattet war, statt sämtlicher für die Ladung eines Schiffes nöthigen Connoissemente auch das sogenannte Schiffsmanifest dem Zollamt vorzustellen, von nun an die Vorstellung sämtlicher Connoissemente für eine Ladung obligatorisch gemacht werden soll. Das Börsen-Comité muß sich nun durchaus gegen eine derartige Abänderung aussprechen. Wenn in dem Schreiben des Zollamts die Meinung ausgesprochen ist, daß die obligatorische Vorstellung der Connoissemente mit keinen Schwierigkeiten verknüpft sein könne, so kann das Börsen-Comité sich damit nicht einverstanden erklären. Im Gegentheil würde die obligatorische Vorstellung sämtlicher Connoissemente gleich bei Ankunft eines Schiffes in vielen Fällen mit derartigen Schwierigkeiten verknüpft sein, daß der Importhandel dadurch sehr leiden müßte. Solches würde schon in allen den sehr häufigen Fällen eintreten, wo größere Dampfer mit Stückgutladungen aus dem Auslande hier selbst anlangen. Diese Dampfer haben oft einige hundert und mehr Connoissemente für ihre Ladung nöthig und es ist klar, daß die genaue und richtige Ausstellung einer derartigen großen Anzahl wichtiger Documente sehr viel Zeit in Anspruch nehmen muß. Bis jetzt haben die großen Dampfer mit Stückgutladungen, namentlich die aus englischen Häfen, sofort nach Beendigung ihrer Ladung, um keine Zeit zu verlieren, nur mit dem Schiffsmanifest, welches bei Beladung des Schiffes vor Fertigstellung der einzelnen Connoissemente aufgemacht wird, den ausländischen Hafen verlassen, während ihnen ein großer Theil der Connoissemente gewöhnlich erst per Post an ihren Adressaten in Rußland nachgeschickt wurde und sie dieselben erst nach ihrer Ankunft im russischen Hafen erhielten. Ein großer Theil der Connoissemente ist deshalb auch jetzt nicht vom Schiffer selbst, sondern von dessen Bevollmächtigten unterschrieben. Durch Anwendung der neuen Regeln würden aber die Schiffe gezwungen sein, nach Beendigung ihrer Ladung noch so lange im ausländischen Hafen zu verbleiben, bis sämtliche Connoissemente fertig gestellt sind, was die Abfahrt des Schiffes oft erheblich verzögern und mit unverhältnißmäßigen Kosten verknüpft sein würde. Eben so würde bis zur Entloshung des Schiffes im russischen Hafen eine erhebliche Verzögerung dadurch herbeigeführt werden, daß aus den einzelnen Connoissementen hier selbst erst noch das Manifest (списокъ товаровъ) zusammengestellt werden müßte, weil es für die Zwecke des Zolls nothwendig ist. Alles das würde unseren Handel sehr bedrücken. Bei der augenblicklichen Nothlage, in welcher sich der russische Handel befindet, müßte aber vor Allem darauf Bedacht genommen werden, daß dem Handel durch Verordnungen, wie die vorliegenden, nicht noch neue Hemmnisse in den Weg gelegt würden, und wäre es deshalb sehr zu wünschen, daß die neuen Regeln nicht zur Einführung gelangten und daß es nach wie vor dem Schiffer anheingestellt bliebe, bei der Clarirung entweder die Connoissemente selbst oder das deren Stelle vertretende Schiffsmanifest vorzustellen.

„Auf die einzelnen Paragraphen der Vorlage übergehend, möchte das Börsen-Comité hier noch kurz diejenigen berühren, welche seiner Ansicht nach einer Abänderung bedürften:

„Zu § 1 wäre zu bemerken, daß ein Gesundheitspaß nur dann abzuverlangen wäre,

wenn das Schiff aus inficirten Ländern kommt und eine specielle Vorschrift darüber erlassen ist. Statt „sämmtliche Connoissemments für die Ladung“ müßte es heißen „sämmtliche Connoissemments oder das Schiffsmanifest“, wie auch nach Analogie des oben Angeführten in allen übrigen Paragraphen, wo von der Beschaffenheit der Connoissemments die Rede ist, gesagt werden müßte „Connoissemments oder Manifest“. Unter der Person, welche vom Schiffer zur Abfassung der Schiffsdeclaration bevollmächtigt werden kann, müßte nach Auffassung des Börsen-Comités auch der Schiffsadressat resp. dessen Zollbevollmächtigter zu verstehen sein, und müßte es daher auch diesen gestattet werden, zugleich mit den besichtigenden Beamten das Schiff zu betreten.

„§ 3, Pkt. 5. Die Angabe des Bruttogewichts in der Declaration müßte nach Ansicht des Börsen-Comités wegfallen, da für solche Waaren, für welche kein Connoissemment vorhanden ist, dem Schiffer jeder Anhaltspunkt fehlt und nur die Collizahl als maßgebend zu betrachten sein dürfte. Bei der späteren Vereinigung der Waaren vom Zoll könnte das Gewicht, wenn nöthig, ermittelt werden. In Bezug auf Pkt. 12, Angabe des Schiffsinventars, dürfte zu bemerken sein, daß es in vielen Fällen sehr schwierig sein würde, das Schiffsinventar so genau specificirt anzugeben, wie die neue Form der Schiffsdeclaration es verlangt, weil der Schiffer wohl selten in der Lage sein wird, das allen Zufällen der Reise ausgesetzte Inventar in allen Details so genau anzugeben. Die genaue Specification dürfte also nicht als obligatorisch gemacht werden.

„§ 7. Die im Pkt. 4 dieses Paragraphen enthaltene Bestimmung der Quantität, d. h. des Bruttogewichts oder der Stückzahl oder des ausgemessenen Inhalts, dürfte ebenfalls nach Ansicht des Börsen-Comités nicht obligatorisch gemacht werden, weil der Schiffer nicht im Stande ist, die Quantität zu controliren und es überall im internationalen Verkehr üblich ist, daß der Schiffer die Connoissemments immer mit dem Vorbehalt unterzeichnet: „Inhalt, Maas und Gewicht unbekannt.“ Pkt. 5 müßte heißen: „Unterschrift des Schiffers oder dessen Bevollmächtigten“, weil, wie früher ausgeführt, der Schiffer sehr oft den ausländischen Hafen verläßt, bevor noch alle Connoissemments fertig sind, und diese dann oft von seinem Bevollmächtigten, d. h. dem Agenten, Schiffsrheder u. unterzeichnet werden.

„§ 9. Aus demselben Grunde wie oben dürfte auch hier der Pkt. 4 nicht obligatorisch sein, welcher die Angabe der Quantität verlangt. Man kann den Schiffer nicht für etwas verantwortlich machen, wofür er selbst nach dem Wortlaut des Connoissemments nicht die Verantwortung trägt. Bei späterer Vereinigung der Waare vom Zoll werden jedenfalls alle nöthigen Angaben festgestellt werden können und dürfte dadurch Genüge geschehen sein, ohne daß außerdem der Schiffer einer harten Strafe unterzogen zu werden braucht.

„§ 15. Auch hier müßte es heißen: „Connoissemment oder Manifest“. Das Börsen-Comité glaubt diesen Paragraphen dahin verstehen zu müssen, daß die in der resp. Aufschrift auf dem Connoissemment oder Manifest genannte Zahl über die in Dispnt befindlichen Waarencollis nicht als absolute Zahl, sondern als marge zu betrachten ist, innerhalb welcher die sich beim Entlöschten ergebende Zahl als richtig angenommen werden muß. Die Aufschrift darüber, daß unterwegs Collis entlöst sind, müßte gelten nicht



nur wenn sie von einer ausländischen Zollbehörde, sondern auch wenn sie von einem, beeidigten Schiffsmakler oder einer anderen officiellen Person oder Institution gemacht ist, wie solches auch im § 8 dieser Regeln ausgeführt ist.

„§ 18. Die Zeit von einem Monat dürfte hier nicht genügen und müßte mindestens auf drei Monate verlängert werden. Derartige Passagiereffecten, wie hier angenommen, werden wohl nur aus Versehen auf ein falsches Schiff gekommen sein und in solchem Falle scheint die Frist für die Reclamirung der Colli seitens des vielleicht in weiter Ferne weilenden Eigenthümers sehr gering.

„Das wären die wesentlichsten Aussetzungen, welche das Börsen-Comité an den neuen Regeln zu machen hätte und welche hoffentlich vom Zolldepartement geneigte Berücksichtigung finden werden. Das Börsen-Comité will zum Schluß nochmals wiederholen, daß es die Einführung der geplanten Regeln für eine Maßregel halten muß, welche unseren Handel in empfindlicher Weise hemmen wird, was gerade in der ernsten Krisis, in welcher er sich augenblicklich befindet, um so mehr vermieden werden müßte. Sollten aber die neuen Regeln trotz aller an denselben gemachten Aussetzungen doch zur Einführung gelangen, so erscheint jedenfalls der festgesetzte Termin des 15. März 1886 als ein viel zu kurzer. Es müßte wenigstens ein Zeitraum von 6 Monaten gewährt werden, innerhalb welcher es den ausländischen Rhebereien und Schiffen möglich gemacht wird, sich mit dem genauen Inhalt derselben vertraut zu machen und darnach ihre Anordnungen zu treffen“.

Leider sind die Wünsche des Börsen-Comités nicht berücksichtigt worden. Die temporären Regeln wurden fast conform dem oben mitgetheilten Entwurf und nur mit einigen Zusätzen versehen (unter denen namentlich hervorzuheben ist, daß die Schiffsdeclaration nur von einer Person ausgestellt werden darf, welche auf dem Schiff selbst mitgekommen ist) vom Finanzminister bestätigt und befinden sich seit dem 24. Juni 1886 in Kraft. Eine nachträgliche Vorstellung des Börsen-Comités wegen Verlängerung des Termins für die Inkrafttretung der Regeln ist ebenfalls unberücksichtigt geblieben.

In der Praxis stellte sich jedoch bald heraus, daß viele der in den neuen Regeln enthaltenen Bestimmungen sich in der That als äußerst drückend für den Handel erwiesen und die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer Abänderung derselben brach sich allmählich in immer weiteren Kreisen Bahn, so daß von Seiten des Zolldepartements selbst eine Revision der Regeln im Jahre 1888 in Angriff genommen wurde.

Hierüber soll des Näheren im nächsten Rechenschaftsbericht referirt werden.

### 3. Formalitäten beim Import von Getreidesäcken aus dem Auslande.

Mittels Allerhöchst bestätigter Resolution des Minister-Comités vom 15. August 1886 waren bekanntlich besondere Regeln in Bezug auf die Befreiung der aus dem Auslande über die Hafenzollämter importirten Getreidesäcke von einigen Zollformalitäten erlassen worden. Bei Uebersendung dieser Regeln wandte sich das Zolldepartement



unterm 9. October 1886, Nr. 21,493, an das Börsen-Comité mit der Anfrage, ob im Hinblick auf den andauernden Stillstand in unserem Getreidehandel die eben erwähnten Regeln für die Interessen des genannten Handelszweiges genügend erscheinen und welche fernerer Maßnahmen bezüglich der Tara, nach Ansicht des Börsen-Comités, zur Verstärkung der Getreideausfuhr beitragen könnten?

Das Börsen-Comité gab unterm 15. November ej. a., Nr. 206, sein Gutachten an das Zolldepartement in folgender Weise ab:

„Das Revaler Börsen-Comité ist der Meinung, daß die allegirten Regeln nicht im Stande sein werden, unserm Getreideexport besondere Erleichterungen zu verschaffen, und deshalb wohl auch kaum zu einer Belebung desselben beitragen werden. Die Vergünstigung, welche dem Getreideexport dadurch geschaffen werden soll, daß den auf einem Schiffe eingeführten Getreidesäcken, welche dazu bestimmt sind, auf demselben Schiffe mit Exportgetreide gefüllt zu werden, der Zoll erlassen wird, verliert sehr an Werth durch die umständlichen, einengenden und zeitraubenden Formalitäten, welche der Schiffer in solchem Falle zu beobachten hat. Es wäre deshalb sehr zu wünschen, daß wenigstens einige besonders erschwerende Bestimmungen der vom Herrn Finanzminister bestätigten Instruction für die zollamtliche Controle über die einzuführenden leeren Getreidesäcke abgeändert würden.

„So wird z. B. im § 1 dieser Instruction verlangt, daß der Schiffer in seiner Declaration die Menge der Säcke sowohl nach Anzahl als auch nach Gewicht genau aufgeben soll, widrigenfalls er für eine etwaige Unrichtigkeit in seiner Aufgabe nach den allgemeinen Zollregeln zu haften hat. Das Börsen-Comité meint, daß für das Interesse des Zolls die Angabe der Stückzahl allein durchaus genügen könnte. Die Angabe auch noch des Gewichts erfordert entschieden mehr Zeit, auch ist es nur zu leicht möglich, daß beim späteren Durchwiegen der Säcke seitens des Zollbeamten sich Gewichtsdivergenzen im Vergleich zu der Angabe des Schiffers herausstellen, wofür der letztere dann eine unverhältnißmäßig schwere Strafe zu tragen hätte.

„Fällt die Angabe des Gewichts weg, so wird weiter auch die im § 2 festgesetzte Befichtigung der Säcke sehr vereinfacht und rascher erledigt, indem der Zollbeamte sich dann nur zu überzeugen hätte, daß die angegebene Stückzahl richtig ist.

„Im § 8 wird festgesetzt, daß das Vorzollamt (wo ein solches vorhanden ist) das Schiff zur Weiterfahrt nur nach Vergewisserung darüber, daß die an den Schiffsräumen vom Hauptzollamt angelegten Plomben unverseht sind und daß von den unter Plombenverschluß stehenden Säcken nichts fehlt, zuzulassen hat. Das Letztere zu constatiren dürfte wohl sehr schwer und nur dann möglich sein, wenn nochmals die ganze Anzahl Säcke durchgezählt wird, was natürlich mit Zeitaufwand und vielen Weitläufigkeiten verknüpft ist. Genügend dürfte es daher sein, wenn die Beamten des Vorzollamts sich nur davon überzeugen, daß alle auf dem Hauptzollamte angelegten Plomben noch unverseht sind, in welchem Falle ja schon an und für sich ein Fehlen von Säcken ausgeschlossen ist.

„Da das Zolldepartement ferner das Börsen-Comité aufgefordert hat, diejenigen Maßnahmen in Bezug auf die Tara anzuführen, welche einer Belebung unseres Getreideexports förderlich sein könnten, so erlaubt sich das Börsen-Comité das Departement

darauf aufmerksam zu machen, daß es sehr wünschenswerth wäre, wenn bei dem Getreideexport in Säcken ebenfalls sogenannte „Zollfranks“ (*цолл франки*) ausgegeben würden, vermittelt deren die Getreidesäcke später wieder zollfrei aus dem Auslande rücktransportirt werden können. Das Gleiche geschieht ja bereits bei dem Spiritus- und Petroleumexport in Bezug auf die Fässer und hat entschieden viel zur Förderung dieser Exportzweige beigetragen. Dem Charakter des Getreidegeschäfts entsprechend müßten derartige „Franks“ wenigstens mit einer Gültigkeitsdauer auf 6 Monate ausgestellt werden. Der Preis für Säcke ist in Rußland seit Einführung des Zolls auf Zutesäcke um fast 50% gestiegen. Diese Preiserhöhung vertheuert natürlich sehr unser Getreide und drückt lähmend auf die Producenten, d. h. die Landwirthe, da nur sie, nicht aber der Kaufmann, diesen Preisunterschied zu tragen haben. Im Auslande repräsentiren unsere russischen Säcke aber fast gar keinen Werth. Wenn die russischen Säcke also nicht vermittelt eines „Franks“ wieder rücktransportirt werden können und im Auslande bleiben müssen, so ist der Verlust ein noch größerer. Das Börsen-Comité hofft, daß es möglich sein wird, dieselbe Vergünstigung in Bezug auf die Tara, welche dem Spiritus- und Petroleum-Export gewährt wird, auch dem Getreideexport wird eingeräumt werden können. Die Zollbeamten hätten dann nur streng darauf zu achten, daß statt der alten Säcke nicht neue auf Grund eines „Franks“ eingeführt werden.“

#### 4. Ermäßigung der städtischen Lastengelder für die Tourdampfer.

Nachdem mit der Fertigstellung und Eröffnung des Petersburger Seecanals auch eine Ermäßigung des Importtarifs der Nicolaibahn für die Route Petersburg-Moskau eingetreten war, wurde während der Sommermonate die Concurrenz Petersburgs in Bezug auf den Importverkehr für Reval noch gefährlicher, als sie es bis dahin schon gewesen. Da an eine Ermäßigung der Eisenbahntarife für Reval-Moskau nicht weiter zu denken war, so mußte die Aufmerksamkeit der hiesigen Interessentkreise darauf gerichtet sein, durch anderweitig zu erzielende Vergünstigungen den sich zu Gunsten Petersburgs in den Eisenbahntarifen ergebenden Unterschied wenigstens einigermaßen auszugleichen und dadurch namentlich auch den regelmäßigen Verkehr der Tourdampfer Reval für die Sommermonate zu sichern. Auf Veranlassung der hiesigen Expeditionsfirmen und Schiffsagenten richtete daher das Börsen-Comité am 13. März 1887 Nr. 63 folgendes Gesuch an das Revaler Stadtamt:

„Die so gefährliche, stets wachsende Concurrenz des Petersburger Seecanals hat für den Revaler Import u. A. auch den empfindlichen Nachtheil gehabt, daß die auf hier verkehrenden ausländischen Tourdampfer, so namentlich die von Stettin kommenden, im Sommer, nicht mehr wie früher allwöchentlich, sondern, wie solches bereits im vorigen Sommer der Fall gewesen, nur alle 14 Tage oder selbst 3 Wochen auf ihrer Reise nach Petersburg Reval anlaufen und auf diese Weise die für Reval bestimmten Güter oft 14 Tage und länger in den ausländischen Häfen bis zur Abfahrt des nächsten Dampfers



liegen bleiben müssen. In Folge dessen beabsichtigen nun mehrere größere Moskauer Firmen während der diesjährigen Sommersaison ihre ab Stettin gehenden Sendungen nicht mehr über Neval, sondern direct über Petersburg oder per Bahn im Sammelverkehr nach Moskau zu importiren, was natürlich auf den Nevaler Import-Expeditions-Handel äußerst nachtheilig wirken müßte.

„Um dieser bevorstehenden Eventualität vorzubeugen und den Dampfercompagnien die Möglichkeit zu geben, ihre Schiffe auf der Tour nach Petersburg, mit Theilladung für hier bestimmt, Neval anlaufen zu lassen, wäre es vor allen Dingen nothwendig, die von den Schiffen zum Besten der Stadt zu zahlenden, nicht unbedeutenden Lastengelder im Betrage von 23 Kop. pro Last zu reduciren. Eine Reduction dieser Steuer scheint in diesem Falle auch schon insofern ihre Berechtigung zu haben, als die qu. Dampfer ja nicht vereinzelt, sondern regelmäßig das ganze Jahr hindurch unseren Hafen besuchen, und weil dieselben im Sommer hier nicht ihre ganze, sondern nur einen Theil ihrer Ladung entlöschten. In Berücksichtigung dessen ist denn auch vom Zolldepartement eine Ermäßigung der Kronslastengelder à 10 Kop. pro Last für diese Dampfer derart gewährt worden, daß diese Steuer für das ganze Jahr nur einmal pro Dampfer zur Erhebung gelangt. Es wäre durchaus dahin zu streben, daß eine ähnliche Reduction auch für die städtischen Lastengelder gewährt werde.

„Ein in dieser Angelegenheit an das Börsen-Comité gerichtetes Gesuch der hiesigen Expeditionsfirmen durchaus befürwortend, beehrt sich das Börsen-Comité, an das Stadtamt die ergebenste Bitte zu richten, im Interesse unseres Handels dahin Verfügung treffen zu wollen, daß sämmtliche nach St. Petersburg bestimmten, mit Theilladung hierselbst anlaufenden Dampfer von London, Hull, Newcastle, Amsterdam, Lübeck, Stettin zc. gleich wie die Cabotageschiffe nur mit  $\frac{1}{3}$  des bis jetzt von ihnen erhobenen Lastengeldes, also mit  $7\frac{2}{3}$  Kop. pro Last, besteuert werden. Nur dann dürfte es möglich werden, auch für den Sommer einen regelmäßigen Dampferverkehr mit dem Auslande zu unterhalten und so auch einen Theil der für Moskau bestimmten Güter via Neval zu importiren. Es mag noch speciell darauf hingewiesen werden, daß die Ermäßigung der Lastengelder nur für die oben bezeichneten, nicht aber für diejenigen Dampfer, welche ihre ganze Ladung hierselbst löschen, erbeten wird.“

Das Stadtamt antwortete hierauf dem Börsen-Comité am 1. Juni 1887, Nr. 849, Folgendes:

„Um den Nevaler Expeditions-Handel zu heben, macht das Börsen-Comité in seinem Schreiben vom 13. März, Nr. 63, den Vorschlag, es mögen die Lastengelder für sämmtliche nach St. Petersburg bestimmten, mit Theilladung hier anlaufenden Dampfer von London, Hull, Newcastle, Amsterdam, Lübeck, Stettin zc. gleichwie bei den Cabotagefahrzeugen nur mit  $\frac{1}{3}$  der bis jetzt von ihnen erhobenen Zahlung, d. h. mit  $7\frac{2}{3}$  Kop. pro Last normirt werden. Das Börsen-Comité glaubt, daß es nur dann möglich werden dürfte, auch für den Sommer einen regelmäßigen Dampferverkehr mit dem Auslande zu unterhalten und so auch einen Theil der nach Moskau bestimmten Güter via Neval zu importiren.

„Obgleich das Stadtamt es keineswegs übersieht, daß, falls durch diese Maßregel eine Hebung des Imports herbeigeführt werden sollte, hierdurch die Interessen größerer



Bevölkerungsgruppen unserer Stadt gefördert werden und daß dem gegenüber ein Ausfall in den städtischen Einnahmen allein nicht in Betracht kommen kann, so hat es dennoch sich für verpflichtet erachtet, sich Klarheit darüber zu verschaffen, auf wie hoch sich die muthmaßlichen Mindereinnahmen der Stadtcasse beziffern werden. Unter Berücksichtigung aller einschlägigen Momente sowie namentlich auch in Erwägung des Umstandes, daß die Zahl der Neval berührenden Tourdampfer bei Aufrechterhaltung der höheren Lastengelder von 23 Kop. auch im laufenden Jahr sich wieder vermindern könnte, ergibt die vom städtischen Deconomie-Mitte zusammengestellte ziffermäßige Calculation das Resultat, daß die Einbuße der Stadt sich auf mindestens 1932 Abl. belaufen werde.

„Das Börsen-Comité wird es sicherlich nur gerechtfertigt finden, wenn das Stadtamt angesichts dieser bei der jetzigen Finanzlage erheblich zu nennenden Einbuße in den städtischen Einnahmen sich nur dann mit der geplanten Herabsetzung der Lastengelder einverstanden erklären kann, wenn dem Importhandel thatsächlich auch eine wesentliche Förderung zu Theil wird. Eine solche Förderung erblickt das Stadtamt in dem Umstande, daß die betreffenden Rhederei-Gesellschaften bei einer Herabsetzung der Lastengelder ihrerseits die Verpflichtung übernehmen, unter allen Umständen in bestimmten noch zu vereinbarenden Zwischenräumen ihre Dampfer in Neval anlaufen zu lassen und hierdurch einen regelmäßigen Dampferverkehr via Neval ins Werk zu setzen. Diese Voraussetzung erscheint dem Stadtamt so wichtig, daß es sich nur bei der Erfüllung derselben dazu verstehen kann, versuchsweise für das laufende Jahr die gewünschte Ermäßigung der Lastengelder bei dem Import eintreten zu lassen. In der Praxis müßte sich diese Maßregel so gestalten, daß alle Schiffe ohne Ausnahme zunächst ihre volle Zahlung der Lastengelder beim städtischen Einhebungscomptoir berichtigen, daß jedoch die Rhederei-Gesellschaften, welche zum Schluß der Navigation den Nachweis über regelmäßig eingehaltene Tourfahrten erbringen, eine Rückzahlung im Betrage von  $\frac{2}{3}$  der eingezahlten Lastengelder zu beanspruchen haben.

„Mit Zugrundelegung dieser Gesichtspunkte wendet sich das Stadtamt mit der ergebensten Bitte an das Börsen-Comité, letzteres wolle mit den resp. Rhederei-Gesellschaften wegen eines regelmäßig zu bewerkstelligenden Dampferverkehrs mit Neval in Verhandlung treten und dem Stadtamt davon Mittheilung machen, welche Rhederei-Gesellschaften namentlich diese Verpflichtung übernehmen, damit das Stadtamt dann zum Schluß der Navigationsperiode nach Erbringung des Nachweises über die Erfüllung der erwähnten Verpflichtung die Möglichkeit besitze, die stipulirte Rückzahlung stattfinden zu lassen.

„Zur Vermeidung eines jeden Mißverständnisses hält das Stadtamt es nicht für überflüssig, es nochmals zu betonen, daß diese Maßregel nur einen provisorischen Character an sich tragen und für spätere Bestimmungen nach keiner Richtung hin präjudicirlich sein soll.“

Auf die darauf seitens des Börsen-Comités angeknüpften Unterhandlungen hin erklärten sich nunmehr die „Neue Dampfercompagnie“, Stettin (hiesige Agenten die Herren Wold. Mayer's Wwe & Sohn), die „Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, Lübeck (Agenten die Herren Förster, Ruttmann & Co.), die „Wwe Minlos'sche Dampferlinie“, Lübeck (Agent Herr Carl F. Gahlnbäck), „Det Forenede Dampfskibs Selskab“, Kopenhagen (Agenten die Herren Wm Müllers Successores & Co.) und die „Königliche Niederländische

Dampfschiffahrts-Gesellschaft“, Amsterdam (Agenten die Herren Förster, Ruttmann & Co.) bereit, für den Sommer, wie früher, ihre regelmäßigen Tourfahrten auf Reval einzuhalten und wurde diesen Gesellschaften zum Schluß der Navigationsperiode von den von ihnen voll eingezahlten Lastengeldern aus der Stadtcasse die Summe von etwa 3000 Rbl. rückvergütet.

Für den Sommer 1888 ist vom Stadtmant eine Ermäßigung der Lastengelder für die Tourdampfer bei dem Import nicht bewilligt worden.

## 5. Erleichterung einiger Zollformalitäten für die Tourdampfer.

Veranlaßt durch die vielen Unzuträglichkeiten, welche sich, namentlich bei der Expedition der hieselbst ankommenden Tourdampfer, durch die Anwendung der seit dem Sommer 1886 in Kraft befindlichen neuen „temporären Regeln für die Ausstellung der Frachtdocumente bei dem Import zur See“ herausstellten, richtete das Börsen-Comité am 20. April 1887, Nr. 102, folgendes Gesuch an das Zolldepartement:

„Durch die Bestimmungen des im Juni vorigen Jahres in Kraft getretenen „temporären Reglements für die Frachtdocumente bei dem Import von Waaren zur See“ wird die Expedition der vom Auslande mit Stückgutladung hieselbst ankommenden Dampfer sehr verzögert. Besonders werden hiervon diejenigen Tourdampfer schwer betroffen, welche während der Dauer der Petersburger Navigation, auf ihrer Fahrt nach St. Petersburg, Reval nur anlaufen, um einen Theil ihrer Ladung hieselbst zu entlöschten. Die vielen Formalitäten, welche diese Dampfer laut Vorschrift des „temporären Reglements“ bei ihrer Einclarirung hier zu beobachten haben, rauben so viel Zeit, daß die Schiffe oft verspätet in St. Petersburg anlangen. Da nun aber gerade diese Tourdampfer streng daran gehalten sind, ihre regelmäßigen, an bestimmte Tage gebundene Fahrten genau einzuhalten und gerade hierin ein großer Vortheil zu suchen ist, den diese Dampfer vor anderen nur gelegentlich verkehrenden haben, so ist es klar, daß durch eine Verzögerung in der Expedition dieser Dampfer nicht nur für diese selbst, sondern auch für die Waareneigenthümer empfindliche Nachtheile und materielle Verluste entstehen müssen. Es wäre daher sehr wünschenswerth, wenn bei der Expedition der in Rede stehenden Dampfer seitens des Zolls gewisse Erleichterungen gewährt würden und erlaubt sich das Börsen-Comité, das Zolldepartement in Bezug hierauf auf Folgendes aufmerksam zu machen:

„Als besonders störend und zeitraubend muß es bezeichnet werden, daß nach den Bestimmungen des „temporären Reglements“ es gegenwärtig vom Zoll nicht gestattet wird, mit der Entlöschung des Dampfers gleich nach dessen Ankunft im hiesigen Hafen zu beginnen und daß solches erst nach Fertigstellung sämmtlicher erforderlichen Ladungsdokumente auf Grund der Conoissemente geschehen kann. Es wäre eine große Erleichterung, wenn es den Tourdampfern ausnahmsweise gestattet würde, ihre Entlöschung sofort nach Ablieferung eines Ladungsmanifestes an den Zoll zu beginnen,

wie solches auch früher vor Einführung des „temporären Reglements“ der Fall war, und daß dann die Fertigstellung sämtlicher übrigen Ladungsdokumente schon während der Entlöschung selbst zu geschehen habe. Freilich wäre den Angaben im Manifest nur eine provisorische Gültigkeit zuzugestehen, während die Angaben in den Conoissementen in jedem Falle als die maßgebenden zu betrachten sein würden.

„Eine weitere wesentliche Verzögerung besteht darin, daß es den Tourdampfern nicht gestattet wird, sofort den hiesigen Hafen zu verlassen, nachdem die Entlöschung der für Reval bestimmten Güter beendet ist, und zwar ohne erst den Rapport des betreffenden Packhansbeamten an das Hafencomptoir über die Richtigkeit der Ladung abzuwarten, durch welche letztere Manipulation namentlich viel Zeit verloren geht. Für den Zoll würde durch Weglassung dieser letzteren Bedingung kein weiteres Risiko entstehen, da es ihm immer, falls sich auch nach Weggang des Schiffes herausstellen sollte, daß die entlöschte Ladung nicht mit den in den Conoissementen enthaltenen Angaben übereinstimmt, unbenommen bleibt, sich in allen seinen zu erhebenden Ansprüchen an den hiesigen Schiffs-Adressaten durch Abnahme eines Reverses von demselben schadlos zu halten; für den Schiffer und Kaufmann würde aber dadurch ein großer Vortheil erwachsen.

„Im Hinblick darauf, daß durch obige von der Revaler Kaufmannschaft erbetene Abänderungen in den „temporären Regeln“ das Interesse des Zolls in keiner Weise gefährdet erscheint, und mit Rücksicht darauf, daß diese Vergünstigungen ausnahmsweise nur für die nach St. Petersburg gehenden, Reval nur mit Theilladung anlaufenden ausländischen Tourdampfer erbeten wird, welche in der That auch in der Handelschiffahrt eine ausnahmsweise Stellung einnehmen, — hofft das Revaler Börse-Comité, daß das Departement es vielleicht wird für möglich befinden können, dem augenblicklich unter besonders schwierigen Verhältnissen arbeitenden Revaler Importhandel durch Gewährung der obigen Bitten eine gewisse Erleichterung zu verschaffen.“

Die hierauf beim Börse-Comité eingelaufene Rückantwort des Zolldepartements vom 30. Mai 1887, Nr. 10.621, lautete wie folgt:

„In Folge des Schreibens des Börse-Comités vom 20. April a. e., Nr. 102, beehrt sich das Zolldepartement das Comité zu benachrichtigen, daß im Hinblick auf eine Beseitigung der vom Comité hervorgehobenen Verzögerungen bei der Expedition der den Revaler Hafen besuchenden Tourdampfer, welche Verzögerungen durch die genaue Beobachtung aller der durch die „temporären Regeln“ vorgeschriebenen Formalitäten entstehen, hat das Departement es für möglich befunden, die Entlöschung der Güter, ausschließlich für die Tourdampfer, auch vor Zusammenstellung der erforderlichen Ladungsdokumente (прывозная поенная) auf Grund eines Manifestes zu gestatten, aber nicht anders als nach Vergleichung des Manifestes mit den Conoissementen und mit der Bedingung, daß die Abrechnung und Zollberechnung in jedem Falle nach den Conoissementen zu geschehen habe, da nur diese Dokumente eine Bedeutung für den Zoll haben.

„Was ferner die Frage anbetrifft über die den resp. Dampfern zu gewährende Erlaubniß, den Hafen zu verlassen, sofort nach Beendigung der Entlöschung, so stehen von Seiten des Departements, vorausgesetzt daß von den Schiffsadressaten ein schriftlicher Revers über ihre volle Haftbarkeit für alle etwaigen dem Schiffer vom Zoll aufzuerlegen-



den Ansprüche ausgestellt wird, einer Erfüllung dieser Bitte keine Hindernisse im Wege, da in solchem Falle das richtige Eingehen aller etwaigen Beitreibungen für die Krone völlig sichergestellt ist.

„Gleichzeitig hiermit sind dem Revaler Zollamt die entsprechenden Vorschriften erlassen worden.“

Diese willkommene Entscheidung des Departements wurde den Kaufleuten sofort per Circulair mitgetheilt.

## 6. Entlöschten der Dampfer an Feiertagen.

Zu Anfang des Jahres 1887, während der lebhaftesten Schifffahrtsperiode, war es vorgekommen, daß das Entlöschten von Dampfern auch an den weniger wichtigen Feiertagen vom Zoll nicht gestattet wurde. Zur Vermeidung der hierdurch entstehenden Verzögerung in der Abfertigung der Dampfer, wandte sich das Börsen-Comité auf Veranlassung eines hiesigen Handlungshauses an das Zollamt mit der Bitte, die Arbeit auf den Dampfern an den weniger wichtigen Feiertagen gestatten zu wollen.

Vom Herrn Zolldirector wurde darauf dem Börsen-Comité die Antwort zu Theil, daß einer Entlöschung von Waaren aus den Dampfern an den weniger wichtigen Feiertagen nichts im Wege stünde, doch müsse, falls solches gewünscht werde, dem Zoll jedes Mal von dem resp. Kaufmann eine schriftliche Eingabe hierüber eingereicht werden. An den hohen Krone- und Kirchenfeiertagen, über welche ein specielles Verzeichniß im Zoll aushänge, sei es jedoch gar nicht gestattet zu arbeiten.

## 7. Vorstellung von Duplicaten der Connoissemente an den Zoll.

Das Revaler Zollamt richtete am 11. December 1887 Nr. 7547 folgendes Schreiben an das Börsen-Comité:

„In Nr. 49 des laufenden Jahrganges des „Finanzanzeigers“ ist ein Circulair des Herrn Gehilfen des Finanzministers an das Zollressort vom 30. November a. c. Nr. 23167 folgenden Inhalts abgedruckt:

„In Anbetracht dessen, daß nach den bestehenden Zollregeln die nicht zollpflichtigen Exportwaaren in den Zollämtern keiner genauen Durchsicht unterzogen werden und die unrichtige Aufgabe ihrer Waaren durch die Kaufleute den Zoll der Möglichkeit beraubt, genaue Daten über unsern Export ins Ausland zu erlangen und eine richtige Berechnung der Zoll-Ganzleighbühren von den Exportwaaren aufzustellen, halte ich es für nothwendig, für die Zukunft zu bestimmen, daß zu den Aufgaben über die zu exportirenden zollfreien Waaren von den Waarenabsendern als Belegdocumente dem Zoll nach beendigter Beladung in die Flußschiffe und Eisenbahnwaggons oder nach Uebergabe der

Waaren an die Landfuhrleute von den Führern der Waaren unterschriebene Connoissemments oder Frachtbriefe, bei dem Export zur See aber von den Schiffsadressaten oder Agenten Duplicate der Connoissemments über die auf die Schiffe verladene Waaren vorgestellt werden.“

„In Folge der hier angeführten Verfügung beehrt sich das Revaler Zollamt das Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, wohin gehörig Anordnung zu treffen, daß dem Zollamt von nun an Duplicate der Connoissemments über die aus dem hiesigen Hafen exportirten Waaren vorgestellt werden.“

Diese Verfügung beillte sich das Börsen-Comité sofort per Circular zur Kenntniß der Kaufmannschaft zu bringen, glaubte aber dabei doch in einer Vorstellung vom 19. December Nr. 298 den Herrn Zolldirector darauf aufmerksam machen zu müssen, wie hierdurch den Kaufleuten eine neue, viel Zeit raubende Arbeit auferlegt werde, während der bei Erlaß der Verordnung im Auge behaltene Zweck, nämlich die Beschaffung von genauem statistischem Material über den russischen Export und die Möglichkeit einer genauen Berechnung der Zoll-Canzeleigebühren doch nicht ganz erreicht werden können, da der Zoll der Controle darüber beraubt sei, ob in der That die Duplicate der Connoissemments sämmtlicher mit einem Schiff verladene Waaren vorgestellt seien, oder ob solches nur mit einem Theil derselben der Fall gewesen. Im Hinblick hierauf ersuche daher das Börsen-Comité das Zollamt, ob es für möglich befände, sich nur mit einer Copie des Ladungsmanifestes über die exportirten Waaren zu begnügen, welcher Modus, nach dem Dafürhalten des Börsen-Comités, als der einfachere und practischere den Vorzug verdiene. — Dieser Vorschlag erhielt jedoch nicht die Billigung des Zollressorts.

## 8. Der Zollartell.

In Bezug auf den Revaler Hafen und Zollartell ist die Thätigkeit des Börsen-Comités in den Jahren 1886 und 1887 vielfach in Anspruch genommen worden, einerseits durch die Schlichtung der auch in diesen beiden Jahren sich öfters wiederholenden, und schließlich auch nicht zu umgehenden Differenzen zwischen den Kaufleuten und dem Artell, andererseits auch durch mehrfache Berathungen über Abänderungen und Erweiterungen des Artelltarifs. Speciell über letzteren Punkt ist Folgendes zu referiren:

1) Der Tarif für Baumwolle wurde im Januar 1886 insofern modificirt, als für die tarfmäßige Zahlung von  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Pud ohne Verwiegung und  $\frac{3}{4}$  Kop. pro Pud mit Verwiegung der Artell auch noch verpflichtet wurde, die 14tägige Bewachung der Baumwolle zu übernehmen. Nach Ablauf dieser 14tägigen Lagerfrist sollte der Artell solches dem Kaufmann zur Anzeige bringen und hing es dann jedes Mal von einer weiteren speciellen Vereinbarung ab, die Baumwolle eventuell auch noch weiter vom Artell bewachen zu lassen und die hierfür ihm zu vergütenden Bewachungskosten zu bestimmen. Diese Vereinbarung wurde später, und zwar im Mai 1887, unter Zustimmung des Artells noch dahin ergänzt, daß bestimmt wurde, daß der Artell in denjenigen Fällen nicht berechtigt sein soll, für das Bewachen der Baumwolle über den erwähnten Zeitraum von

14 Tagen hinaus von dem Kaufmann eine Vergütung zu beanspruchen, falls zu gleicher Zeit und auf demselben Lagerplatze auch noch andere, demselben Kaufmann gehörende, erst später, jedoch vor Ablauf der ersten 14 Tage angeführte Baumwolle durch denselben noch ohne Extravergütung zu bewachen ist. Für das Aufladen der Baumwolle von der Plattform resp. dem Lagerplatz auf die Fuhre erhielt der Artell 1 Kop. pro Ballen extra und wurde dabei verpflichtet, falls erforderlich, die Baumwolle auch später wieder von der Fuhre abzunehmen, ohne sie jedoch stapeln zu müssen.

2) Für Zucker inländischer Provenienz, welcher zu Schiff importirt wird, wurde ein Satz von  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Pud festgesetzt, wenn der Artell nur das Aufladen vom Schiff auf die Fuhre zu besorgen hat, und von  $\frac{3}{4}$  Kop. pro Pud, wenn der Artell außer dem Aufladen vom Schiff auf die Fuhre später auch noch das Verladen von der Fuhre in den Waggon oder Speicher bewerkstelligen muß.

3) Für Harz, das auf dem Plage vor dem Zollamt gelagert wird, wurde eine Taxe von  $\frac{1}{4}$  Kop. pro Pud für das Empfangen aus dem Schiff, Verwiegen und Lagern bestimmt und  $\frac{1}{4}$  Kop. pro Pud extra für ferneres Aufladen auf die Fuhre oder Zurollen zum Waggon.

4) Für Copra wurde  $\frac{1}{2}$  Kop. pro Pud festgesetzt.

Die vielfachen Klagen über die Unvollkommenheit und Ungenauigkeit der alten Artelltaxe, welche auch stets Veranlassung zu Differenzen zwischen den Kaufleuten und dem Artell gaben, legten allseitig den Wunsch nach einer Revision der alten Taxe und Ausarbeitung einer neuen nahe. Anfang des Jahres 1888 wurde diese Arbeit in Angriff genommen und soll hierüber im nächstjährigen Rechenschaftsbericht ausführlich referirt werden.

Schließlich sei hier noch erwähnt, daß der Artell im April 1886 durch eine Restzahlung von 800 Rbl. seinen beim Börsen-Comité aufbewahrten Salog auf die nach seiner Vereinbarung mit dem Börsen-Comité vorgeschriebene Höhe von 10,000 Rbl. gebracht hat und seiner Verbindlichkeit nach dieser Richtung hin prompt nachgekommen ist.

---



## G. Export.

### 1. Beschwerden über ungenaues Getreidewägen in Antwerpen und Rotterdam.

Auf Anregung des Vorstheramts der Kaufmannschaft zu Königsberg wandte sich das Börsen-Comité am 14. Februar 1886, Nr. 29, an die *Chambre arbitrale et de conciliation pour grains et graines* zu Antwerpen mit folgender Vorstellung:

„Von dem Vorsteher = Amt der Kaufmannschaft zu Königsberg ist das Nevaler Börsen-Comité davon in Kenntniß gesetzt worden, daß in Anbetracht der häufigen und auffälligen Gewichtsmancos bei Getreideabladungen nach Antwerpen die Königsberger Kaufmannschaft sich veranlaßt gesehen habe, eine Vorstellung um Abschaffung dieses Mißstandes an die *Chambre arbitrale* abzusenden. Wenn nun das Nevaler Börsen-Comité diese Gelegenheit benützt, um sich in derselben Sache ebenfalls mit einer Vorstellung an die *Chambre arbitrale* zu wenden, so glaubt es dazu genügend Veranlassung und ein gutes Recht zu haben. Das in früheren Jahren ziemlich lebhaft betriebene Getreidegeschäft zwischen Neval und Antwerpen hat mit der Zeit erheblich abgenommen und ist gegenwärtig auf ein Minimum zurückgegangen und das Börsen-Comité kann der *Chambre arbitrale* die Versicherung geben, daß mit ein Hauptgrund für diesen bedauerlichen Rückgang des Geschäfts, neben den allgemein ungünstigen Handelsconjuncturen, auch das Mißtrauen ist, mit welchem man von hier aus allen Geschäftsabschlüssen in Bezug auf Getreidelieferungen nach Antwerpen entgegen sieht und denselben oft geßichtlich aus dem Wege gegangen ist und noch geht. Auch von Seiten der hiesigen Getreideablander sind so oft und mit vollem Recht Klagen über auffällige Gewichtsmancos bei den Antwerpener Getreideabladungen laut geworden, daß man wohl anzunehmen berechtigt sein darf, solche Vorkommnisse seien nicht auf immerhin entschuldbare Zufälligkeiten zurückzuführen, sondern hätten ihre tiefere Begründung in den dortigen mißlichen Verhältnissen, wie das Getreide von den Schiffen entlöschet und verwogen wird. Der Fall, welcher vor nicht langer Zeit zwischen dem Capitän Tilmouth und der Centralbank vor dem Antwerpener Handelsgericht verhandelt und von letzterem so scharf gekennzeichnet worden ist, spricht denn auch in der That dafür, daß es in Antwerpen vielfach Wäger giebt, welche absichtlich und systematisch ein betrügerisches Ziel verfolgen und je nachdem, wo es zu ihrem eigenen Vortheil erscheint, ein falsches Gewicht statt des richtigen notiren. Derartige höchst bedauerliche Zustände, welche das Vertrauen zu einem Handelsplatze durchaus untergraben, dürften unter keinen Umständen geduldet werden und die verehrliche Kammer würde sich gewiß ein großes Verdienst erwerben, wenn sie gegen derartige Betrügereien energisch zu Felde ziehen und dieselben mit der Wurzel auszurotten sich angelegen sein lassen würde.

„Hierzu wäre vor allen Dingen die Creirung eines vereidigten, durchaus zuverlässigen Wägeramtes nothwendig, welches unter directer Controle der Handelskammer oder einer anderen behördlichen Institution steht, von dem jeweiligen Arbeitgeber durchaus unabhängig ist und nicht direct von diesem bezahlt wird. Von diesem Wägeramte müßten sämtliche Verwiegunen besorgt werden. Dann kommt es weiter viel auf die Art des Wiegens an. So müßte das Getreide auf dem Schiffe selbst, nicht aber auf dem Quai oder Lichter verwogen werden, durch welche letztere Manipulation oft viel Getreide verloren geht. Weiter müßte die ganze Ladung durchgewogen werden, nicht aber, wie jetzt in Antwerpen üblich, nur jedes 25. Hectoliter, nach dessen Gewicht dann das Gesamtgewicht bestimmt wird. Doch dürften auch beim Durchwiegen der ganzen Ladung nicht zu kleine Quantitäten auf die Schale kommen, da dann kleine Ungenauigkeiten und sogenannte Ausschläge der Waage bei der ganzen Ladung zu erheblichen Gewichts-Differenzen führen müssen.

„Nur wenn die hier angedeuteten Winke und Vorschläge berücksichtigt und auf die Dauer eingehalten werden, wird es möglich werden, das nicht nur in Reval, sondern auch in den übrigen Ostseehafenplätzen stark gesunkene Vertrauen zu Antwerpen, wieder zu restituiren, und glaubt daher das Börsen-Comité sich der Hoffnung hingeben zu können, daß diese gemeinsam gethane Vorstellung ihren Zweck nicht verfehlen und die verehrliche Kammer zu energischem Vorgehen gegen den gerügten Mißstand veranlassen wird.

Ähnliche Vorstellungen wurden auch von den Börsen-Comités zu Riga und Libau nach Antwerpen gerichtet.

In einem Schreiben vom 8. Februar 1886, sub Nr. 54, theilte das Libauische Börsen-Comité dem Revaler mit, daß ähnliche Zustände, wie in Antwerpen, auch in Rotterdam nachweisbar seien und gegen dieselben ebenfalls einzuschreiten wäre. In einem ergänzenden Schreiben vom 6. März 1886, Nr. 77, referirte das Libauische Börsen-Comité namentlich Folgendes:

„Ein hiesiger Exporteur hatte nach Rotterdam Buchweizen abgeladen und stellte sich dortselbst ein Manco heraus, wenigstens wurde ein solches von dem dortigen Empfänger reclamirt, welcher als Beleg für seine Forderung ein Attest des Rotterdamer vereidigten Wäger- und Messeramts einschickte, inhalts dessen das dem Empfänger ausgelieferte Quantum 49,500 Kilogramm betragen haben soll. Dagegen schickte der Controleur des hiesigen Abladers demselben ein von demselben vereidigten Messer- und Wägeramt, unter demselben Datum, über dieselbe Partie, aus demselben Schiff ausgestelltes und von derselben Person unterzeichnetes Attest ein, inhalts dessen die besagte Partie Buchweizen 49,740 Kilogramm betragen haben soll. Es ist also ersichtlich, daß das sogenannte vereidigte Wägeramt über eine und dieselbe Partie Waare zwei verschieden lautende Atteste ertheilt hat, und zwar derjenigen Person, welche ein Interesse daran hatte, ein Manco zu constatiren, das Attest über die geringere Quantität. Es liegt also der Verdacht vor, daß die Wägeratteste je nach Bestellung ausgestellt werden und bieten die vorliegenden zwei Atteste jedenfalls den unwiderleglichen Beweis für die totale Unzuverlässigkeit der Rotterdamer Wägeratteste und des dortigen beeidigten Wäger- und Messeramts, so daß ähnliche Reclamationen, wie die seitens der preussischen Exportplätze in Antwerpen verlaantbarten, auch in Rotterdam am Plage sein dürften.“

Das Revaler Börsen-Comité richtete hierauf am 28. März 1886, Nr. 55 eine dem Sinne nach gleiche Vorstellung wie nach Antwerpen, so auch an das Comité von Getreidehändlern in Rotterdam. Aus den später von dem genannten Comité hierher abgegebenen Erklärungen stellte sich dann freilich heraus, daß die beiden vom Vibauer Börsen-Comité allegirten Wägeratteste nicht der Vorwurf der notorischen Unrichtigkeit, wie man solches angenommen hatte, treffen konnte, sondern daß dieselben nur unpräcis und unzulänglich abgefaßt waren und dadurch zu verschiedenen Auslegungen Veranlassung gegeben hatten.

## 2. Mittel zur Hebung des russischen Flachsexports.

Zur Prüfung der vielfachen Beschwerden der ausländischen Flachsspinner über die Mängel des russischen Flachses und zur Ausfindigmachung von Mitteln zur Hebung des russischen Flachsexports war seitens des Departements für Handel und Manufacturen ein besonderer Congreß unter dem Präsidium des Geheimraths Andrejew niedergesetzt worden, welcher im März 1886 in Petersburg tagte. Dem Revaler Börsen-Comité war es leider nicht möglich, einen Delegirten von hier aus zu den Sitzungen der Commission zu entsenden, doch gab es seine Meinungsäußerung schriftlich dahin ab, daß die Mittel zur Hebung des Flachsgeschäfts vor allen Dingen auf einen rationelleren und sorgfameren Bau des Flachses im Innern des Reichs, weniger auf eine strenge Reglementirung des Exports zu richten seien und daß es sich in dieser Beziehung empfehle, wie in anderen Staaten, Prämien für besonders gut gebauten Flachs von Seiten der Regierung auszusetzen. Dem später dem Börsen-Comité übersandten, sehr umfangreichen Protocoll der Congreßsitzungen ist zu entnehmen, daß von demselben folgende Maßnahmen beschlossen wurden.

### I. auf legislativem Wege festzustellen,

- 1) daß der Flachs in Bündeln mit nur einem Kopfbande in den Handel kommen darf, damit der Käufer leicht und ohne Weiterungen das Band prüfen könne;
- 2) daß das Band, mit welchem die Bündel gebunden sind, ebenfalls aus Flachs bestehen solle;

Der Vorschlag der Subcommission, zu bestimmen, daß das Band durchweg aus derselben Qualität Flachs bestehen solle, wurde vom Congreß abgelehnt;

- 3) daß die Bündel nicht größer als 20 Pfd. Gewicht gepackt werden sollen;
- 4) daß weder Rässungen, noch sonstige Verfälschungen durch Hineinbringen von anderen Gegenständen vorkommen dürfen.

Für die Verletzung dieser vier Punkte, welche an der betreffenden Stelle ins Handelsgesetzbuch aufgenommen werden sollen, unterliegen die Schuldigen den im Strafgesetzbuch für Fälschung und nicht ordnungsmäßigen Verkauf von Waaren vorgesehenen Strafen.



II. Den auswärtigen Handelskammern sollen alle diese Maßregeln mitgetheilt werden und sollen sämtliche Flachshändler eines Hafenorts unter einander eine Convention schließen, daß sie nicht anders als unter Beobachtung dieser vier Regeln mit Flachshandel handeln werden. Ein Verzeichniß der einer solchen Convention sich anschließenden Personen soll hierauf vom Handels-Departement zur allgemeinen Kenntnißnahme veröffentlicht werden.

Die Vorschläge der Subcommission, eine besondere Central-Institution beim Handels-Departement zu schaffen, welcher wiederum Provincial Organe unterstellt werden sollten, deren Aufgabe in einer genauen Beaufsichtigung des Flachshandels, Ausfindigmachung der Mittel zu seiner Hebung und Verbesserung zu bestehen hatte, zu welchem Behufe man den Flachshandel einer Steuer von 5 Kop. pro Pud unterwerfen wollte, wurden vom Congreß mit großer Majorität abgelehnt.

Die obigen Beschlüsse des Congresses wurden den hiesigen Flachsexporteurs vom Börsen-Comité mitgetheilt.

### 3. Ermäßigung der Lastengelder für die von Petersburg zur Completirung ihrer Ladung in Reval anlaufenden Dampfer.

Am 21. Mai 1887 Nr. 128 richtete das Börsen-Comité folgendes Schreiben an das Revaler Stadtamt:

„Der schon an und für sich gegenwärtig auf ein Minimum zurückgegangene Sommerexport des Revaler Hafens wird noch dadurch äußerst bedrückt, daß es in den meisten Fällen sehr schwer fällt für die geringfügigen Quantitäten der zu exportirenden Güter die nöthigen Schiffsräume zu beschaffen. Man ist deshalb oft gezwungen kleinere Partien Güter in derartige Schiffe zu verladen, welche von Petersburg aus befrachtet worden sind und auf ihrer Tour ins Ausland Reval nur anlaufen um hier ihre Ladung zu completiren. Diese Art des Exports ist natürlich nicht nur eine sehr umständliche, sondern für die Schiffe auch namentlich eine sehr kostspielige dadurch, daß sie sowohl in Petersburg als auch hier, also das doppelte Lastengeld für ihren ganzen Rauminhalt zu bezahlen haben. Die Schiffe laufen deshalb Reval in derartigen Fällen nur sehr ungern an und die Frachten für auf solche Art zu exportirende Güter werden dadurch unverhältnißmäßig vertheuert.

„Um der äußersten Concurrenz, mit der der Revaler Handel gegenwärtig zu kämpfen hat, entgegen zu treten, erscheint es nothwendig und auch durchaus billig, daß in den Fällen, wie den hier angeführten, das städtische Lastengeld nicht in seinem vollen Umfange von 23 Kop. pro Last, sondern wie für Cabotagefahrzeuge, nur der dritte Theil desselben also  $7\frac{2}{3}$  Kop. pro Last erhoben wird. Die Einbuße, welche die Stadt dadurch vielleicht in ihren Einnahmen erleiden sollte, wird jedenfalls eine so geringfügige sein, daß sie hier nicht in Betracht kommen kann, denn erstens ist die Zahl der auf diese Art den Export vermittelnden Schiffe nur eine sehr kleine und zweitens würden dann, wenn in Zukunft die Steuer in ihrem vollen Umfange hier selbst erhoben werden

sollte, bei derartigen Verhältnissen die Schiffe Reval überhaupt nicht anlaufen und würde dadurch in den Einnahmen der Stadt ein noch größerer Ausfall entstehen.

„Ein Gesuch hiesiger Exportfirmen durchaus befürwortend, beehrt sich daher das Revaler Börsen-Comité das geehrte Stadtamt hierdurch ergebenst zu ersuchen, baldmöglichst dahin Anordnung treffen zu wollen, daß seitens des Einhebungscomptoirs für solche Schiffe, welche, von Petersburg bereits mit Exportgütern beladen, hier nur anlaufen um ihre Ladung zu completiren, das Lastengeld nur mit  $7\frac{2}{3}$  Kop. pro Last erhoben werde.“

Das Stadtamt ließ diesem Gesuch ein willfähriges Ohr und ermäßigte versuchsweise für den Sommer 1887 das Lastengeld für obige Dampfer auf  $7\frac{2}{3}$  Kop. pro Last.

Für den Sommer 1888 wurde eine derartige Ermäßigung nicht gewährt.

#### 4. Angabe des Gewichts bei dem Export von Holz ins Ausland.

Das Revaler Zollamt richtete unterm 7. April 1887 Nr. 2037 folgendes Schreiben an das Börsen-Comité:

„Das Zolldepartement hat am 21. März Nr. 5828 den Grenzzollämtern vorgeschrieben, außer den monatlichen Aufgaben über den Export der russischen Waaren, noch besondere Tabellen mit genauer Angabe der Quantität und des Werths der exportirten Holzmaterialien anzufertigen und dem Departement vorzustellen. Unter Mittheilung des Obigen beehrt sich das Revaler Zollamt das Börsen-Comité ergebenst zu ersuchen, der handeltreibenden Kaufmannschaft zu eröffnen, in den dem Zoll zu übergebenden Anzeigen über den Export von Holzmaterialien sowohl die Qualität als auch die Quantität möglichst genau anzugeben, und dabei die Quantität nicht nur in Bezug auf die Stückzahl oder in Cubikfaden oder Fuß, sondern auch das Gewicht in Pud, mit dem Hinzufügen, daß, wenn diese Angaben fehlen sollten, die Erlaubniß zum Beladen des Schiffes nicht ertheilt werden wird.“

Diese Anforderung des Zolls wurde den Kaufleuten per Circulär mitgetheilt, dem Zollamt gegenüber bemerkte jedoch das Börsen-Comité, daß eine genaue Angabe des Gewichts sehr schwierig sein dürfte, da Holz, als eine Waare von verhältnißmäßig geringem Werth, niemals verwogen zu werden pflegt und ein jedesmaliges Verwiegen die Waare vertheuern müßte.

#### 5. Mittel zur Hebung des Exports von russischem Mehl.

Von der Kaiserlichen Moskauer landwirthschaftlichen Gesellschaft und von dem Departement für Landwirthschaft und landwirthschaftliche Industrie des Domänenministeriums ging dem Börsen-Comité im December 1887 kurz hintereinander folgende gleichlautende Aufforderung zu:

„Die beständig wachsenden Schwierigkeiten bei dem Absatz unseres Getreides im Auslande legen die Sorge besonders nahe, diesem Getreide in der einen oder anderen verarbeiteten Form Eingang auf den ausländischen Märkten zu verschaffen, und von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, läßt es sich nicht leugnen, daß eine Hebung des Exports von russischem Mehl ins Ausland besonders wünschenswerth erscheint. Trotzdem hat aber der Absatz dieses Products, welcher offenbar alle Chancen dafür hat, zu einem bedeutenden Zweige unseres Exports zu werden, bis jetzt ziemlich erhebliche Schwankungen aufzuweisen und kann nicht als auf sicherer Grundlage beruhend angesehen werden.

„In Folge dessen hat der Herr Minister der Reichsdomänen zur Ergründung der Ursachen, welche einem sicheren Absatz dieses Products hinderlich sind, es für wünschenswerth befunden, zum Februar 1888 bei der Kaiserlichen Moskaischen landwirthschaftlichen Gesellschaft unter dem Vorsitz des Präsidenten derselben, einen Congreß von Mehlfabrikanten, Landwirthen und anderen Personen zusammenzubernfen, welche bei einer erfolgreichen Entwicklung der Mehlfabrication in Rußland direct interessirt sind.

Zur Sicherung eines größeren Erfolges der Arbeiten des in Aussicht genommenen Congresses hat der Herr Minister beantragt, denselben nur aus solchen Personen zu bilden, welche rechtzeitig den Wunsch verlaublichen, an dem Congreß theilzunehmen, und hat befohlen allen Börsen-Comités in den Haupthandelscentren des Reichs Einladungen zuzusenden und sie zu ersuchen, unter den örtlichen Getreidehändlern und Mehlfabrikanten die Nachricht von dem Zusammentritt des Congresses und dem auf demselben zu verhandelnden Programm zu verbreiten.

„Der Congreß wird stattfinden vom 15. bis 25. Februar 1888 bei der Kaiserlichen Moskaischen landwirthschaftlichen Gesellschaft.

„Unter Mittheilung des Obigen und unter Beifügung des dem Congreß vorzulegenden Fragebogens hofft der Verwaltungsrath der landwirthschaftlichen Gesellschaft, daß das Börsen-Comité seine Mitwirkung, welche für die Erfolge des Congresses als besonders nützlich angesehen wird, demselben nicht versagen wird.“

Der dem Congreß vorzulegende Fragebogen enthielt folgende Fragen:

- 1) Wie hoch kommt bei uns die Bearbeitung des Mehls zu stehen?
- 2) Worin sind die Ursachen für den geringen Export des russischen Mehls zu suchen und wodurch können diese Ursachen beseitigt werden?
- 3) Ist der Absatz der geringeren Mehlsorten bei uns gesichert, und wenn nicht, wodurch kann er gesichert werden?
- 4) Haben wir ein genügendes Contingent von nicht theuren, aber mit der technischen Bearbeitung vertrauten Müllern und wodurch könnte dieser Mangel unserer Mehlfabrication beseitigt werden?
- 5) Wie kann eine Verminderung der Productionskosten unserer Mehlsproducte erreicht werden?
- 6) Welche Bedeutung hat ein kurzterminirter Credit für unsere Mehlsproduction in ihrem jetzigen Zustande und unter welchen Bedingungen kann ein solcher Credit als richtig und segensbringend bezeichnet werden?
- 7) Welchen Einfluß haben auf die Entwicklung unserer Mehlsproduction die gegenwärtigen Tarife unserer Eisenbahnen und unsere Wasserstraßen?



Das Börsen-Comité antwortete hierauf der Moskauer landwirthschaftlichen Gesellschaft Folgendes:

„Infolge der Aufforderung obl. Gesellschaft vom 14. December a. e. Nr. 2196 betreffend die Mittel zur Hebung des Exports von russischem Mehl ins Ausland, beehrt sich das Revaler Börsen-Comité die Mittheilung zu machen, daß es dieser Frage zu fern steht, um seiner Ansicht nach ein competentes Urtheil in derselben abgeben zu können. Nicht nur ist der Export von Mehl über den Revaler Hafen an und für sich ein äußerst geringfügiger (er betrug in Durchschnitt der letzten 5 Jahre nur 595 Tschetwert jährlich) sondern auch im ganzen Gouvernement Ehstland existiren überhaupt keine Mühlen, welche für einen größeren Consum als den ihrer nächsten Umgebung, also auch nicht für den Export, zu arbeiten im Stande wären. Der Export von Mehl in größerem Maßstabe hat sich bisher als nicht besonders lohnend erwiesen und wird, so viel dem Börsen-Comité bekannt, was die Häfen der Ostsee anbetrifft nur über Libau von der großen Dampfmahlmühle von Berend u. Co. betrieben. Der Grund, daß dem russischen Mehl im Auslande ein verhältnißmäßig nur so begrenztes Absatzgebiet offen steht, dürfte vornehmlich darin zu suchen sein, daß das Mehl in Rußland nicht so gemahlen wird, wie der ausländische Consum und Geschmack es verlangen und daß Mehlfabricate in fast allen Ländern mit einem ungleich höheren Einfuhrzoll belegt sind, als das Getreide selbst, aus welchem das Mehl gemahlen wird.“

---

## H. Brakwesen.

### Ermäßigung der Heringswrafgebühren für Reval.

Am 22. November 1886 Nr. 2012 lief untenstehendes Schreiben des Reval'schen Stadtamts beim Börsen-Comité ein:

„Der städtische Fischwrafer hat sich mit einer Eingabe an das Stadtaamt gewandt, in welcher er die Anzeige macht, daß der hiesige Kaufmann J. E. Kuhlmann die Absicht habe, in Zukunft alle seine Fische mit Umgehung der hiesigen Wrafe über Baltischport zu beziehen, und zugleich um Verhaltungsmaßregeln in dieser Angelegenheit nachsucht.

„Da die Aufrechterhaltung der Fischwrafe hier selbst in erster Linie Handelsinteressen zu dienen hat, möchte das Stadtaamt dem städtischen Wrafer keinerlei Weisungen rücksichtlich der von ihm zur Anzeige gebrachten Angelegenheit früher erteilen, bevor es nicht von der Vertretung des Handelsstandes, dem Börsen-Comité, eine gutachtliche Meinungsäußerung eingeholt hat.

„In dieser Veranlassung beehrt sich das Stadtaamt obigem Börsen-Comité die betr. Eingabe des städtischen Fischwrafers mit der ergebensten Bitte zu übersenden, dem Stadtaamte gefälligst ein Gutachten in vorliegender Angelegenheit erteilen zu wollen.“

Zur Beprüfung der vorliegenden Sache berief das Börsen-Comité eine Versammlung sämmtlicher hiesigen Fischimporteure, unter ihnen auch Herrn J. E. Kuhlmann, und legte darauf, nach vorheriger Verständigung mit dem städtischen Fischwrafer, die auf dieser Versammlung verlaublichen Ansichten im folgendem Antwortschreiben an das Stadtaamt vom 29. November 1886, Nr. 218 nieder:

„Nach Aussage des hiesigen Kaufmanns J. E. Kuhlmann läßt derselbe nur deshalb seine Fische in Baltischport und nicht in Reval wraken, weil er dadurch eine Ersparniß von angeblich 20 Kop. pro Tonne erziele. Da es nun einerseits nicht gut möglich erscheinen dürfte, auf die Kaufleute einen Zwang dahin auszuüben, ihre Fische nur auf der hiesigen Wrafe und nicht anderswo wraken zu lassen, es andererseits aber im Interesse des Fischhandels und auch aus sanitären Gründen als durchaus wünschenswerth zu betrachten ist, daß das Wraken der hier importirten Fische grade auf dem hiesigen Wrafhofe, unter Aufsicht des Stadtfischwrafers vollzogen werde, so ist letzterer selbst darauf eingegangen, die hier selbst zur Erhebung gelangenden Wrafgebühren, welche freilich im Verhältniß zu den hierbei in Betracht kommenden Nachbarstädten verhältnißmäßig hohe sind, von nun an wie folgt zu ermäßigen:

Die Gebühr für den Wrafer

pro Tonne

von 16 Kop. auf 12 Kop.

Die Zahlung an die Wraferleute mit Wiegen

pro Tonne

„ 10 „ „ 8 „

Die Zahlung an die Wöttcher

pro Tonne

„ 9 „ „ 8 „

---

von 35 Kop. auf 28 Kop.

Weiter ist von den resp. Kaufleuten der Wunsch verlautbart worden, daß auch die bei der Fischwrafe an die Stadt zu zahlenden Abgaben ( $3\frac{3}{4}$  Kop. pro Tonne Standgeld und die Abgabe an die Siedenanstalten von  $1\frac{1}{2}$  Kop. für Strömlinge und Breßlinge und 3 Kop. für Seringe) ermäßigt würde und zwar beide Abgaben zusammen durchweg für alle Fische auf 4 Kop. pro Tonne. Aus practischen Gründen dürfte es sich vielleicht auch empfehlen, die bisher immer gesondert aufgeführte Abgabe an die Siedenanstalten in Zukunft ganz wegfallen zu lassen und dafür bei der Wrafe nur ein „Standgeld“ zu erheben. Wenn das Stadtamt die hier erbetene Ermäßigung bewilligen sollte, so haben die resp. Kaufleute erklärt, ihre Fische fortan nur auf dem Nevaler Wrafhofe nicht aber in Baltischport wrafen zu lassen.“

Das Stadtamt ging, laut Mittheilung desselben an das Börsen-Comité vom 20. December 1886 Nr. 2346, auf die hier proponirte Ermäßigung bereitwillig ein und wurden somit die Wrafergebühren und Stadtabgaben von früher  $41\frac{3}{4}$  Kop. auf gegenwärtig 32 Kop. pro Tonne Seringe reducirt. Trotz dieser Reduction ist es jedoch nicht gelungen, den hiesigen Fischimport ganz an die Nevaler Wrafe zu fesseln, da auch noch gegenwärtig nicht unbedeutende Quantitäten Fische über Baltischport eingeführt und daselbst gewrafft werden.

---



# 1. Handelsgesetzgebung.

## Bestenerung der fremdstädtischen Kaufleute mit einer Steuer zum Besten der städtischen Communen.

Unterm 30. September 1887 Nr. 8657 erhielt das Börsen-Comité vom Departement für Handel und Manufacturen ein Schreiben folgenden Inhalts:

„Die fremdstädtischen Kaufleute 1. Gilde, welche in irgend einer Stadt en gros handelten oder ein Handels-Etablissement besaßen oder aber beständig in der Stadt lebten, hatten auf Grund der Gesetzesbestimmungen, die bis zur Emanirung der Stadtverfassung vom 16. Juni 1870 in Kraft waren, die Steuern zum Besten der Stadt in gleicher Weise, wie die örtlichen Kaufleute zu zahlen. Als jedoch der Allerhöchste Befehl vom 28. October 1870 erfolgte, der in die Anmerkung zum Art. 132 der Stadtverfassung aufgenommen worden, wurde auf Grund dieses Befehls der Stadtverordneten-Versammlung anheimgegeben, die Höhe der zum Besten der Stadt von den Documenten auf das Recht zum Handels- und Gewerbebetrieb zu entrichtenden Steuer zu normiren, bei der Maßgabe, daß diese Steuer für kaufmännische Scheine nicht mehr als 25% und für alle übrigen Scheine und Billets nicht mehr als 10% der Kronspöschlin\*) betragen dürfe. Auf solche Weise haben fremdstädtische Kaufleute der 1. Gilde, welche in einer Stadt Engroshandel treiben und daselbst keine Niederlagen errichten, der Stadtcasse gar keine Steuern für Handelsdocumente, und diejenigen von diesen Kaufleuten, welche zur Lagerung von Waaren irgend welche Räumlichkeiten miethen, nur die 10% von der Kronspöschlin für das Billet betragende Steuer zu zahlen. Inzwischen ist, nachdem dieses Gesetz in Kraft gesetzt worden, die Aufmerksamkeit auf den Umstand gelenkt worden, daß der örtlichen Kaufmannschaft gegenüber die Befreiung der fremdstädtischen Kaufleute 1. Gilde von der Steuerzahlung zum Besten der Stadt, in welcher von ihnen Engroshandel betrieben wird, als eine Ungerechtigkeit erscheine, und wurde in Folge dessen, mittelst Allerhöchst am 20. Juni 1872 bestätigten Reichsrathsgutachtens, dem Minister der Innern Angelegenheiten anheimgegeben nach Relation mit dem Finanzminister, dem Reichsrath eine Vorlage zu machen in der Frage wegen des den Städten zu gewährenden Rechts, zur Zahlung der zum Besten der Stadteinkünfte genehmigten Steuern, in gleicher Weise wie die örtlichen Kaufleute, auch die fremdstädtischen, in diesen Städten Engroshandel betreibenden Kaufleute 1. Gilde heranzuziehen. Behufs allseitiger und eingehender Beprüfung der angeregten Frage hatte das Ministerium der Innern Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, diese Frage zur vorgängigen Beurtheilung

\*) Mittelfst Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens vom 5. Juni 1884 (Art. 111) ist bestimmt worden, daß die für Handelsdocumente zum Besten städtischer und landschaftlicher Institutionen zu erhebenden Eränzungssteuern, von den neu festgesetzten Normen nur im Betrage bis 15% für Scheine der 1. und 2. Gilde und bis 10% für alle übrigen Documente berechnet werden dürfen.

den, nach der Allerhöchst am 16. Juni 1870 bestätigten Städteordnung gebildeten, Stadtverordneten-Versammlungen übergeben.

„Aus den auf diese Weise gesammelten Daten ergibt sich, daß die Mehrzahl der Stadtverordneten-Versammlungen es für völlig gerechtfertigt und den wirklichen Bedingungen des städtischen Handelsbetriebes angemessen erachtet, die fremdstädtischen Engroshandel treibenden Kaufleute 1. Gilde zum Besten der Stadtcassen zu besteuern in gleicher Weise wie die örtliche Kaufmannschaft derselben Gilde, und zwar in Anbetracht dessen, daß 1) die fremdstädtische Kaufmannschaft nach anderen Städten durch die besonderen Handelsvorteile in diesen Städten angezogen wird, 2) der Handel, welchen die fremdstädtischen Kaufleute 1. Gilde außerhalb der Vertlichkeit, wo sie angeschrieben stehen, betreiben, dem Handelsbetriebe der örtlichen Kaufleute derselben Gilde nicht nachsteht, sondern sehr oft an Umfang überragt; 3) durch das Bestreben ihre Handels- und Geldumsätze über den Aufschreibungsort hinaus zu erweitern sich besonders die zahlreichen Actiengesellschaften, Versicherungs- und Transport-Compagnien und Dampfschiffahrts-Gesellschaften hervorthun, deren Umsätze stets bedeutend und ausschließlich auf die örtlichen Vorteile basirt sind; 4) ein solches Bestreben sich vorzugsweise nach Städten richtet, die Centralpunkte für Eisenbahnlinien und industrielle Unternehmungen bilden, 5) die Berechtigung der fremdstädtischen Kaufmannschaft 1. Gilde, in jeder Stadt des Reichs Engroshandel zu betreiben, nur gegen Bezahlung der Billetsteuer für jedes ihrer Handelsétablissements, ohne Beitrag zu den städtischen Steuern, die Ungleichmäßigkeit gegenüber der örtlichen Kaufmannschaft verstärkt, die trotz des bedeutenden Umfanges ihres Handelsbetriebes, es vorzieht in der 2. Gilde zu verbleiben, falls sie nur, nach der Art ihres Handelsbetriebes, nicht gezwungen ist, Kaufmannscheine der 1. Gilde zu lösen; und 6) die Entwicklung des fremdstädtischen Handels dadurch, daß als Folge davon eine fluctuirende Bevölkerung herangezogen wird und der Handelsverkehr und die Geschäfte größere Dimensionen annehmen, von der Stadt vermehrte Ausgaben erfordert zur Unterhaltung der Polizei und für die städtischen Einrichtungen.

„Dagegen haben sich einige Stadtverordneten-Versammlungen dahin ausgesprochen, daß 1) die obige Steuer nicht nur auf Kaufleute 1. Gilde, welche Engroshandel treiben, auszudehnen sei, sondern auch auf diejenigen, welche Handelsoperationen, wie sie dieser Gilde zustehen, bewerkstelligen, desgleichen auf diejenigen, welche Bankcomptoire und andere Comptoire eröffnen (die Stadtverordneten-Versammlungen in Odessa, Dranienbaum, Brjansk, Irkutsk und Jaroslaw); 2) die fremdstädtischen Kaufleute zur Steuer für die Ablösung der Quartierlast in gleicher Weise wie die örtlichen in der Stadt keine Häuser besitzenden Kaufleute heranzuziehen seien (die Stadtverordneten-Versammlungen in Nowo-Ladoga, Alexandrowsk, Iwanowo-Wosnessensk, Sytschew, Laischew und Tscheläbinsk); und 3) die Steuer in gleicher Weise wie von den örtlichen Kaufleuten von denjenigen fremdstädtischen Kaufleuten erhoben werde, welche im Kreise Handel treiben oder Niederlagen haben (die Stadtverordneten-Versammlungen in Bjalostok, Malmuga, Kotelniki, Glasow, Nowo-Ladoga und Malojaroslawez).

„Ferner haben die Stadtverordneten-Versammlungen in St. Petersburg, Kronstadt, Gdowsk und in einigen anderen Orten befunden, daß es richtig wäre, von den engroshandelnden fremdstädtischen Kaufleuten 1. Gilde die Steuer im Betrage von 25% des



Preises der Gildenscheine und im Betrage von 10% des Preises der Willets für Handelsetablissements zu erheben, wobei die St. Petersburger Stadtverordneten-Versammlung noch die Meinung ausgesprochen, daß, unabhängig hiervon, die fremdstädtischen Kaufleute an die Stadtcasse auch alle übrigen Steuern zu zahlen hätten, sowohl diejenigen, welche gegenwärtig bestehen, als auch diejenigen, welche etwa in Zukunft festgesetzt werden könnten.

„Sodann haben 13 Stadtverordneten-Versammlungen die Ansicht verlaublich, daß die fremdstädtischen Kaufleute nur zur Steuer von den Gildenscheinen, und zwar in der Höhe von 20—25% der Kronspöschlin heranzuziehen seien, während die Kasansche Stadtverordneten-Versammlung die obige Steuer auf 30% des Preises des kaufmännischen oder gewerblichen Handelsdocuments zu normiren vorschlägt, und vier Stadtverordneten-Versammlungen (in Dranienbaum, Tichwin, Starooskolsk und Jekaterinenburg) sich für die Besteuerung der fremdstädtischen Kaufleute 1. Gilde in der Höhe von 68 Rbl. 25 Kop. bis 200 Rbl. jährlich ausgesprochen haben.

„Endlich haben die Stadtverordneten-Versammlungen zu Moskau, Vely und Kobrinsk es für zweckmäßig erklärt, die fremdstädtischen Kaufleute mit dem doppelten Betrage der von der örtlichen Kaufmannschaft zu entrichtenden Steuer zu besteuern, in Anbetracht dessen, daß die fremdstädtischen Kaufleute, obwohl sie alle Vortheile der örtlichen Kaufleute genießen, nicht die den Letzteren obliegenden Lasten zu tragen haben, mit denen der Dienst in kaufmännischen Wahlämtern, die Erfüllung von Vormundschaftsverpflichtungen zc. verbunden ist. Dagegen haben die Stadtverordneten-Versammlungen in Wolsk, Endogodsk und Meschtschow sich gegen die Besteuerung der fremdstädtischen Kaufleute ausgesprochen und zwar im Hinblick darauf, daß 1) die fremdstädtischen Kaufleute, indem sie engros handeln, den örtlichen Kaufleuten die Möglichkeit bieten, die Waare an Ort und Stelle bequemer und vortheilhafter zu erwerben, und 2) diese Steuer den Handelscentren ein Privileg geben würde, indem die Capitalien der 1. Gilde sich in diesen Handelscentren anhäufen würden, zum Nachtheil der schwachen Handelspunkte.

„Bevor das Departement des Handels und der Manufactur dieser Angelegenheit weiteren Verfolg giebt, ersucht es das Revaler Börsen-Comité, in möglichst kurzer Frist sich darüber gutachtlich zu äußern, in welcher Höhe und in welchen Grundlagen es möglich wäre, ohne Belästigung der handeltreibenden fremdstädtischen Kaufleute, dieselben zum Besten derjenigen Städte zu besteuern, wo sie Handel betreiben.

Das gewünschte Gutachten gab das Börsen-Comité in seiner Antwort an das Handelsdepartement vom 23. December 1887 Nr. 338 wie folgt ab:

„Mittels Circulars vom 15. October a. e. sub Nr. 8657 hat das Departement für Handel und Manufacturen dem Revaler Börser-Comité die Frage wegen einer in Zukunft einzuführenden Besteuerung der fremdstädtischen Kaufleute 1. Gilde, welche in irgend einer Stadt Handel treiben, mit einer Steuer zum Besten der Stadt, zur Begutachtung vorgelegt. Bevor das Börsen-Comité in eine Erörterung dieser für den gesammten Kaufmannsstand äußerst wichtigen Frage eingeht, möchte es nur vorher constatiren, daß eine Steuer von den fremdstädtischen Kaufleuten 1. Gilde zum Besten der Stadt auch gegenwärtig bereits von einigen Communen erhoben wird. So zahlen z. B. die in Reval handeltreibenden fremdstädtischen Kaufleute 1. Gilde ebenso wie die einzelnen in die Stadtcasse eine Steuer von 15% von dem Kaufmannschein 1. Gilde



oder von 565 Rbl. = 84 Rbl. 75 Kop. und 10% von dem zu lösenden Handelsbillet = 4 Rbl. 50 Kop., also im Ganzen 89 Rbl. 25 Kop.

„Es erscheint nun in der That auch dem Revaler Börsen-Comité nur billig und gerecht, daß gleich wie die einheimischen, so auch die fremdstädtischen Kaufleute, welche in einer Stadt Handel treiben eine Steuer zum Besten der Stadt zu leisten haben. Das Wichtigste bei dieser Frage aber wird die Normirung der Höhe dieser Steuer sein. Daß über diesen Punkt auch die Meinungen der Stadtverwaltungen selbst durchaus nicht einig sind, zeigen die verschiedenen, von einander sehr divergirenden Ansichten, welche von denselben verlautbart, und dem Circulär des Departements beigegeben worden sind.

„Bei Beurtheilung dieser Frage darf nach Ansicht des Börsen-Comités nicht der Umstand unberücksichtigt gelassen werden, daß der Kaufmannsstand derjenige Theil der städtischen Einwohnerschaft ist, welcher verhältnißmäßig sowohl die meisten städtischen als auch anderweitigen Steuern zu tragen hat und daß deshalb die in Zukunft auf gesetzlicher Grundlage von den fremdstädtischen Kaufleuten zum Besten der Stadt etwa zu erhebende Steuer keine hohe sein darf, wenn sie nicht den Handel auf das Empfindlichste drücken soll. So würde es entschieden einem vollständigen Lahmlegen des Handels der fremdstädtischen Kaufleute gleichkommen, wollte man dem von einigen Communen verlautbarten Wunsch Gehör schenken, und die fremdstädtischen Kaufleute mit einer doppelt so hohen Steuer als die einheimischen belegen, wozu absolut keine Veranlassung vorliegt. Der zur Begründung dieses Wunsches angeführte Grund, daß die fremdstädtischen Kaufleute, welche die gleichen Vortheile mit den einheimischen genießen, doch nicht die auf den letzteren ruhenden dienstlichen Lasten in Bezug auf die kaufmännischen Wahlämter, Vormundschaftsangelegenheiten zc. zu erfüllen haben, könnte nach Ansicht des Börsen-Comités gut dadurch beseitigt werden, daß in Zukunft gesetzlich festgestellt wird, daß der Kaufmann stets da verpflichtet sein soll die Gilde zu lösen, wo er seinen beständigen Wohnsitz hat. Dadurch würde der gegenwärtig nicht selten vorkommende unnatürliche Zustand aufhören, daß Kaufleute jahrelang in einer Stadt beständig Handel treiben, in einer anderen dagegen die Gilde zahlen, wo sie überhaupt keinen Handel treiben. Ebenso muß die von einigen anderen Stadtverwaltungen vorgeschlagene Steuer im Betrage von 25 bis 30% von der Kronsgildenabgabe als zu hoch angesehen werden. Das an und für sich gewiß gerechtfertigte Bestreben der Stadtverwaltungen, ihre Steuereinnahmen möglichst zu erhöhen, ist auch hier entschieden zu weit gegangen und trifft gerade denjenigen Theil der Steuerzahler, durch deren Existenz der Stadt gerade wieder anderweitig verschiedene materielle Vortheile erwachsen. Denn wenn auch einerseits zugestanden werden muß, daß durch den Handel der fremdstädtischen Kaufleute in einer Stadt der letzteren verschiedene Mehrausgaben in Bezug auf den Unterhalt der Polizei, der städtischen Wohleinrichtung zc. erwachsen, so darf doch andererseits auch wieder nicht vergessen werden, daß durch die Belebung des Handels überhaupt, das erhöhte Einfließen der anderen städtischen Handelsabgaben (so in Reval z. B. der Hafenlastengelder und der Waarenprocentsteuer zc.) der Stadt durch die Anwesenheit der fremdstädtischen Kaufleute Vortheile zugewandt werden, welche ihr sonst nicht in dem Maße zu Theil werden würden. Wie unwortheilhaft eine derartige hohe Steuer auf den russischen Handel einwirken müßte, mag hier nur ein Fall von vielen anderen illustriren. Die

Natur verschiedener Handelsgeschäfte bringt es mit sich, daß Firmen oft zu erfolgreicher Betreibung ihres Geschäfts in verschiedenen Städten des Reichs und zu verschiedenen Jahreszeiten ihre eigenen Vertreter haben müssen, welche Geschäfte im Namen dieser Firmen abschließen. So ist es z. B. mit vielen größeren Getreideexportfirmen in den russischen Hafenstädten, welche im Innern des Reiches ihre eigenen Agenten zum Aufkauf des Getreides haben. Diese Agenten bereisen verschiedene Städte und halten sich in denselben oft nur einige Tage auf, so viel gerade zum Abschluß des Geschäfts nöthig ist. Wollte man nun in Zukunft von diesen Leuten nur für das Recht, einige Tage in einer Stadt Handel zu treiben, jedesmal eine Abgabe von 30<sup>o</sup> der Kronsgildepöschlin, d. h. von etwa 200 Rbl. erheben, so würde es den Firmen unmöglich gemacht werden, das Getreide direct auf diese Art aufzukaufen, und müßten sie dann wieder zur Vermittelung der Zwischenhändler ihre Zuflucht nehmen, deren Inanspruchnahme aber das Getreide vertheuert, was wieder auf die Landwirthschaft und die Producenten äußerst schädlich einwirken muß. Ueberhaupt ist das Börsen-Comité der Ansicht, daß eine Steuer zum Besten der Commune nur von denjenigen fremdstädtischen Kaufleuten erhoben werden sollte, welche beständig an diesem Orte Handelsgeschäfte betreiben, nicht aber von solchen, welche solches nur vorübergehend thun. — Eine Heranziehung der fremdstädtischen Kaufleute zur städtischen Quartierlast scheint als impraktisch durchaus zu verwerfen zu sein.

„Das Revaler Börsen-Comité glaubt nun, daß es den Interessen beider Theile, d. h. sowohl denjenigen der städtischen Verwaltung, als auch denjenigen der fremdstädtischen Kaufleute wohl entsprechen würde und erlaubt sich daher den dahin gehenden Vorschlag zu machen, gesetzlich festzustellen: 1) von den in einer Stadt beständig handelntreibenden fremdstädtischen Kaufleuten zum Besten der Stadt eine Steuer im Betrage bis zu 15<sup>o</sup> von der Kronsgildepöschlin und von 10<sup>o</sup> von dem speciell noch zu lösenden Kaufmannsbillet zu erheben, 2) daß der Kaufmann in Zukunft verpflichtet sein soll, dort seinen Gildeschein zu lösen, wo er seinen beständigen Wohnsitz hat. Die Steuer von 15<sup>o</sup> von der Gilddepöschlin und von 10<sup>o</sup> von den Billeten wird in Reval bereits seit Jahren von den fremdstädtischen Kaufleuten erhoben, ohne daß sie zu Reclamen Veranlassung gegeben hätte.“

---

## K. Unterrichtswesen.

### 1. Die Baltischporter Seemannsschule.

Ueber die von dem Revaler Börsen-Comité mit 200 Rbl. jährlich subventionirte Seemannsschule zu Baltischport ist dem Comité vom Herrn Stadthaupt N. Demin folgender Bericht eingesandt worden:

„Die Seemannsschule in Baltischport, die älteste Ehstlands, wurde am 8. August 1875 vom Finanzministerium bestätigt und wurde der Schule eine Kronsubvention im Betrage von 1000 Rbl. jährlich angewiesen. Die Schule konnte erst am 1. November 1876 eröffnet werden, da es nur nach vielfachen Bemühungen gelang, eine tüchtige Lehrkraft zu gewinnen und die Schule mit den erforderlichen Lehrmitteln auszustatten. Als Navigationslehrer wurde Herr Alexander Feldhuhn, welcher die Navigationschule des Rigaer Börsen-Comités absolvirt und das Diplom eines Schiffers für weite Fahrten erhalten hat, angestellt. Die Schriftführung und das Deconomiwesen übernahm der damalige Gerichtsvogt, jetziges Stadthaupt Nicolai Demin.

„Der Unterricht, welcher vorherrschend in deutscher und ehstnischer Sprache erteilt wird, beginnt am 1. November und dauert bis zum April. Aufnahme als Schüler findet jeder, der zu lesen und zu schreiben versteht und ein beglaubigtes Zeugniß beibringt, daß er auf Schiffen im Dienst gestanden. Der Lehrplan wird normirt durch die am 2. November 1867 vom Finanzministerium bestätigten Programme für die Prüfungen zur Erlangung des Grades eines Steuermanns oder Schiffers auf Handelsfahrzeugen (Anzeiger über Verordnungen im Ressort des Finanzministeriums Nr. 46 vom 15. November 1867). Ein Schulgeld wird nicht erhoben, Wohnung und Beköstigung haben die Schüler aus eigenen Mitteln zu bestreiten.

„Da die etatmäßigen Summen nicht ausreichten, um die Schulräume zu möbliren und die nothwendigsten nautischen Instrumente, Karten, Bücher zc. anzuschaffen, so wandte sich der geschäftsführende Director der Schule im December 1876 an den Rath und das Börsen-Comité der Stadt Reval mit der Bitte, bis zur Eröffnung einer Seemannsschule in Reval der Baltischportschen eine jährliche Subvention zu gewähren. Die Stände Revals und das Börsen-Comité entsprachen, im Interesse der Entwicklung unserer Handelschiffahrt, mit großer Liberalität dieser Bitte und wurde von Seiten der Stadt Reval 100 Rbl. und des Revaler Börsen-Comités 200 Rbl. jährlich als Subvention bewilligt. Ferner that der geschäftsführende Director gleich nach Eröffnung der Schule Schritte, um für die Schüler der Seemannsschule ein Examinations-Comité in Reval ins Leben zu rufen, da eine Reise nach Bernau, woselbst für die Haynast'sche Schule ein Examinations-Comité organisirt ist, für die Baltischportschen Schüler mit großen Unbequemlichkeiten und Kosten verknüpft gewesen wäre und mithin die Frequenz der Schule in Baltischport nachtheilig beeinflusst hätte. Nach mannigfachen Verhandlungen wurde von



Sr. Excellenz dem damaligen Gouverneur von Estland im März 1877 eine Prüfungs-Commission in Reval gebildet und etwa im April desselben Jahres wurden die ersten Schüler der Baltischportschen Schule von der Commission examinirt.

„Die Schule zerfällt nicht in besondere Classen, es sind jedoch zwei Course eingerichtet worden, und zwar einer für diejenigen, welche sich zum Examen eines Steuer-  
manns für Küstenschiffahrt oder eines für weite Fahrten vorbereiten, und ein zweiter für  
Steuerleute, welche das Capitänsexamen zu absolviren wünschen. Aus untenfolgender  
Tabelle ersieht man die Frequenz der Schule seit ihrer Gründung und die Zahl der  
diplomirten Schüler:

Schuljahr	Zahl der Schüler	Von ihnen erhielten Diplome			
		eines Steuermannes für Küsten- schiffahrt	eines Steuermannes für weite Fahrt	eines Schiffers für weite Fahrt	Summe
1876/77	11	—	4	—	4
1877/78	9	4	2	—	6
1878/79	12	4	4	—	8
1879/80	20	10	5	4	19
1880/81	19	7	2	6	15
1881/82	31	4	7	6	17
1882/83	23	7	6	1	14
1883/84	30	10	6	4	20
1884/85	36	9	8	8	25
1885/86	28	6	4	4	14
1886/87	34	12	8	5	25
Summe	253	73	56	38	167

„Von den 34 Schülern des Schuljahres 1886/87 waren bauerlichen Standes 25, zu verschiedenen Städten angeschrieben 6, Ausländer 3; der Confession nach 28 lutherische, 6 griech.-orth. Von den Schülern des Schuljahres 1886/87 absolvirten den vorschrift-  
mäßigen Cursus und erhielten vom Examinations-Comité Diplome eines Steuermanns für  
Küstenschiffahrt 12 (hierunter 10 bauerl. Standes, 2 bürgerl.), eines Steuermanns für  
weite Fahrt 8 (hierunter 7 bauerl. Standes, 1 bürgerl.) und eines Schiffers für weite  
Fahrt 5 (bürgerl. Standes).

„Die Bibliothek der Schule zählte 56 Werke in 103 Bänden, an Instrumenten,  
Karten, Modellen zc. waren vorhanden 138 Nummern.

„Die Schule nebst Lehrerwohnung ist in einer Miethwohnung untergebracht, das  
Bedürfniß, ein eigenes Schulhaus zu besitzen, ist jedoch ein dringendes, da die Häuser in  
Baltischport meist klein und demnach geräumige, hohe Schulzimmer nicht zu beschaffen  
sind. Der geschäftsführende Director wandte sich daher im Jahre 1881 an eine Ehrl.

Ritter- und Landschaft mit der Bitte, der Schule einen jährlichen Beitrag zur Bildung eines Baufonds zu gewähren in Anbetracht dessen, daß die Schule ihre Bestimmung, für die Handels- und Küstenschiffahrt Ostlands tüchtige Seeleute heranzubilden und damit der Strandbevölkerung einen lohnenden Erwerbszweig zu eröffnen und dieselbe zur Gründung einer eigenen Rhederei anzuregen, treulich zu erfüllen bestrebt gewesen ist. Der ritterschaftliche Ausschuß bewilligte im Herbst 1884 in Anerkennung der Intentionen der Schule 300 Rbl. jährlich bis zum ordinären Landtage und prolongirte letzterer im December 1886 die Subvention auf weitere drei Jahre. Hoffentlich wird der Bau eines Schulhauses bald in Angriff genommen und hiermit die gedeihliche Entwicklung und der Bestand der Schule wesentlich gefestigt werden können.“

## 2. Neues Statut für die Navigationschulen.

Mittelfst Schreibens vom 17. Juni 1886, Nr. 5478, wurde dem Börsen-Comité vom Departement für Handel und Manufacturen eine vom Ministerium der Volksaufklärung ausgearbeitete Vorlage, betreffend die Einführung eines neuen Statuts für die Navigationschulen in Rußland, zur Begutachtung übersandt. Auf eine Wiedergabe dieser sehr umfangreichen Vorlage an dieser Stelle muß das Börsen-Comité Raum mangels wegen verzichten. (Interessenten finden dieselbe im Jahrgange 1886 des „Rigaer Handelsarchivs“ abgedruckt.)

Aus dem nach Prüfung der Vorlage durch einen Sachverständigen abgegebenen Gutachten des Börsen-Comités ist u. A. hervorzuheben, daß das Comité, wenn es auch im Allgemeinen gegen die in der Vorlage enthaltenen Abweichungen von dem gegenwärtigen Statut nichts Wesentliches einzuwenden hatte, sich doch dagegen aussprach, daß die Navigationschulen in das Ressort des Ministeriums der Volksaufklärung übergeführt würden und in ihnen das Russische als obligatorische Unterrichtssprache eingeführt werde.

Ferner wurde dem Börsen-Comité am 28. September 1887, Nr. 8474, ebenfalls vom Handelsdepartement eine Vorlage für ein neu einzuführendes Examinationsprogramm in den Navigationschulen zur Begutachtung übersandt. Auch auf eine Wiedergabe dieser Vorlage, sowie des auf Veranlassung des Börsen-Comités von dem Herrn Navigationslehrer Feldhuhn in Baltischport abgegebenen Gutachtens glaubt das Börsen-Comité, weil nur Detailfragen berührend, welche des allgemeinen Interesses entbehren dürften, hier verzichten zu können.

## L. Justizwesen.

### Die Errichtung von besonderen Commerzgerichten bei Einführung der Justizreform in den Ostseeprovinzen.

Es war dem Revaler Börsen-Comité von kompetenter Seite mitgetheilt worden, daß bei der in Aussicht genommenen Einführung der Justizreform in den Ostseeprovinzen die diese Frage behandelnde Vorlage des Herrn Justizministers an den Reichsrath sich gegen die Einführung von besonderen Commerzgerichten in den größeren Handelsstädten der Ostseeprovinzen ausspreche. In dieser Angelegenheit wandte sich das Börsen-Comité, gemeinsam mit den Börsen-Comités zu Riga und Libau vorgehend, im Juli 1887 mit folgender gleichlautender Eingabe an die Herren Minister der Justiz, der Finanzen und des Innern:

„Das Revaler Börsen-Comité hat in Erfahrung gebracht, daß die Frage wegen Einführung der Justizreform in den Ostseeprovinzen Gegenstand der Verathung innerhalb einer besonderen Commission unter dem Präsidium des Wirkl. Staatsraths Gafmann gewesen ist. In dem dieser Commission zur Durchsicht übergebenen Entwurf des bezüglichen Projectes des Herrn Justizministers wird u. A. projectirt, die Entscheidung aller Handelsstreitigkeiten nicht besonderen Commerzgerichten, sondern den allgemeinen Gerichten erster Instanz, d. h. (den Friedensrichtern und Bezirksgerichten) zu übergeben. Die Frage, in welchem Sinne diese Angelegenheit entschieden wird, ist eine für den Revaler Kaufmannsstand so wichtige, daß das Revaler Börsen-Comité, als der gesetzlich berufene Vertreter der hiesigen Kaufmannschaft, es wagt, Ew. hohen Excellenz in Folgendem seine Ansichten hierüber auseinanderzusetzen und dieselben einer geneigten Berücksichtigung und Unterstützung Ew. hohen Excellenz zu unterbreiten.

„Das Revaler Börsen-Comité hält es für dringend erforderlich, daß bei der Einführung der Justizreform in den Ostseeprovinzen außer den Friedensrichter-Institutionen und den Bezirksgerichten auch noch specielle Commerzgerichte errichtet werden, in denen ausschließlich, nicht aber, wie solches in der Vorlage des Herrn Justizministers geplant wird, in den allgemeinen Gerichten, alle Handelsstreitigkeiten zur Entscheidung zu gelangen haben. Das Bestreben des Kaufmannsstandes, sein eigenes Gericht zu haben, wird durch die Bedürfnisse des Handels bedingt, und auch in den meisten westeuropäischen Staaten ist dieses Bestreben als berücksichtigenswerth anerkannt worden. In den Ostseeprovinzen existiren in den größeren Handelsstädten bereits seit Langem besondere Gerichte zur Entscheidung von Handelsstreitigkeiten (so z. B. in Reval das Commerzgericht und das See- und Frachtgericht), welche zur Zufriedenheit fungiren und sich das allgemeine Vertrauen erworben haben. Auch überall, wo bis jetzt in Rußland specielle Commerzgerichte errichtet wurden, haben dieselben sich als durchaus zweckentsprechend erwiesen, und schon aus diesem Grunde allein dürfte es rathsam erscheinen, bei der Einführung der Justizreform hieselbst von der Errichtung besonderer Commerzgerichte nicht abzusehen.



„Aber auch weiter erlaubt sich das Börsen-Comité die Aufmerksamkeit Ew. hohen Excellenz darauf zu lenken, daß der ganze Charakter der meisten zur richterlichen Entscheidung gelangenden Handelsstreitigkeiten ein derartiger ist, daß zu einer unparteiischen und sachlichen Untersuchung derselben nicht nur die den Juristen geläufige, genaue Kenntniß aller einschlägigen Rechtsnormen erforderlich ist, sondern ebenso auch die nur dem practischen Kaufmann eigene, vollständige Vertrautheit mit allen commercziellen Specialfragen und kaufmännischen Usancen, welch' letztere oft einen wesentlichen Factor der Handelsgeschäfte bilden. In Folge dessen legt auch der Kaufmannsstand ein besonderes Gewicht darauf, daß bei der Untersuchung und Aburtheilung von Handelsstreitigkeiten practische Kaufleute mit gleichem Stimmrecht wie die übrigen Glieder des Gerichts hinzugezogen werden, weshalb auch die Errichtung nur von Specialabtheilungen für Handelsfachen bei den Bezirksgerichten, bei welchen Kaufleute nur in bestimmten Fällen und nur in der Eigenschaft von Experten zugegen sein sollen, als nicht zweckentsprechend bezeichnet werden muß.

„Außerdem erscheint aber auch die Errichtung nur einer besonderen Abtheilung für Handelsfachen bei den Bezirksgerichten aus praktischen Gründen nicht genügend, da die Zahl der zur richterlichen Entscheidung gelangenden Handelsstreitigkeiten in den größeren Handelsstädten der Ostseeprovinzen eine recht große genannt werden kann. Der Export- und Importhandel der 3 Seehäfen der Ostseeprovinzen Reval, Riga und Libau macht bereits gegenwärtig einen nicht unbedeutenden Theil des ganzen russischen Handels überhaupt aus, und es ist klar, daß bei einer weiteren Entwicklung des Handels auch die Zahl der Handelsstreitigkeiten unbedingt wachsen muß. Bei dem Exporthandel namentlich dienen die Häfen der Ostseeprovinzen als Endpunkte in der Abfertigung der Waaren, zugleich auch als Orte für die Abwicklung der Handelsgeschäfte, welche mit den inner-russischen Handelscentren abgeschlossen werden, und hat deshalb die Errichtung von Commerzgerichten in den Ostseeprovinzen nicht nur ein örtliches Interesse, sondern auch ein allgemein staatliches, da die Dienste dieser Gerichte nicht nur von dem Kaufmannsstande der Ostseeprovinzen, sondern auch von demjenigen eines großen Theils der inneren Gouvernements in Anspruch genommen werden werden.

„Mit Rücksicht darauf, daß die Frage der Errichtung von Commerzgerichten überhaupt für Rußland noch nicht endgiltig entschieden ist und da über diesen Punkt bereits ein Schriftwechsel zwischen dem Justizministerium und Finanzministerium geführt wird, hat das Revaler Börsen-Comité die Ehre sich an Ew. hohe Excellenz mit der ganz ergebensten Bitte zu wenden, den vielvermögenden Einfluß Ew. hohen Excellenz geneigtest dahin geltend machen zu wollen, daß bei der Einführung der Justizreform in den Ostseeprovinzen in den bedeutenderen Hafenstädten derselben, und so namentlich auch in Reval besondere Commerzgerichte errichtet werden, in welchen auch practische Kaufleute als vollberechtigte Glieder des Gerichts Sitz und Stimme haben.“

---

## M. Besondere Begebenheiten.

Im Juni 1886 wurde Reval das hohe Glück zu Theil, Ihre Kaiserlichen Hoheiten den Großfürsten Vladimir Alexandrowitsch und dessen hohe Gemahlin die Großfürstin Maria Pawlowna in den Mauern der Stadt begrüßen zu können. Reval war die erste Stadt, welche die Erlauchten Gäste bei ihrer Reise durch die Ostseeprovinzen betraten. Bei der am 12. Juni im Schlosse zu Katharinenthal abgehaltenen Cour war es auch den Vertretern des Börsen-Comités vergönnt, sich Ihren Kaiserlichen Hoheiten vorstellen zu können.

Im Juli 1886 berührte der Herr Minister der Wegecommunication, General-Adjutant Possjet, zweimal auf der Durchreise Reval und wurde beide Male von dem Herrn Präses des Börsen-Comités auf dem Bahnhofe begrüßt. Bei seiner zweiten Anwesenheit hier selbst nahm namentlich Se. hohe Excellenz auch noch Gelegenheit, in Begleitung des Herrn Präses eine Fahrt nach dem Hafen zu machen und sich dabei persönlich von dem halb zerfallenen Zustande der alten Hafenbollwerke zu überzeugen. Der Herr Minister geruhte damals eine Beschleunigung der Vorarbeiten zur Uebernahme der neuen projectirten Hafenbauten anzuordnen.

Am 23. December 1886 feierte General-Adjutant Possjet sein 50jähriges Dienstjubiläum. Aus diesem Anlaß begaben sich die Herren Präses E. Baron Girard de Soucanton und Viceconsul Robert Koch nach St. Petersburg, um dem Jubilar persönlich die Glückwünsche des Börsen-Comités zu seinem Ehrentage zu überbringen. Der Herr Minister bedankte sich in liebenswürdiger Weise für die ihm erwiesene Aufmerksamkeit.

Am demselben Tage beging auch der frühere langjährige Director des Zolldepartements, Geheimrath Ratschalow, sein 50jähriges Dienstjubiläum. Auf das an ihn seitens des Börsen-Comités gerichtete Glückwunschtelegramm dankte der Herr Jubilar ebenfalls telegraphisch in schmeichelhaften Worten.

Das baltische Polytechnicum zu Riga beging am 2. October 1887 die Feier seiner 25jährigen Wirksamkeit. In den vielen Ehrenbezeugungen, welche diesem Lehrinstitut von fast allen Corporationen der baltischen Provinzen dargebracht wurden, theilte sich auch das Revaler Börsen-Comité durch Absendung einer, in der hiesigen Officin von Lindfors' Erben geschmackvoll hergestellten Glückwunsch-Adresse, welche folgenden Wortlaut hatte:

„25 Jahre vollenden sich heute seit dem Tage, an welchem in der Metropole der baltischen Provinzen eine Schöpfung ins Leben gerufen wurde, welche, weit über das Reichbild der Stadt Riga und über die Grenzen unserer engeren Heimath hinaus, eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für die Entwicklung des Bildungswesens im gesammten russischen Reiche gewonnen hat. Freilich, nur aus kleinen Anfängen und allmählich, mit den schwierigsten Verhältnissen ringend, hat das baltische Polytechnicum

zu Riga, dem es heute vergönnt ist, das Fest einer 25jährigen, an Erfolgen reichen Thätigkeit zu begehen, sich diejenige hervorragende Stellung zu erobern vermocht, welche es gegenwärtig unter den technischen Lehranstalten Rußlands thatsächlich einnimmt, und sich diejenige Anerkennung zu sichern, welche ihm auch außerhalb des Reichs zur Zeit voll gezollt wird.

„Aber dieser Umstand beweist klar, daß man seiner Zeit mit der Errichtung einer einheimischen Lehranstalt zur Ausbildung tüchtiger Geschäftsmänner und Techniker nicht nur einem immer fühlbarer gewordenen Bedürfniß entsprochen, sondern auch, daß diese Lehranstalt stets auf der Höhe ihrer Aufgabe gestanden und den an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden gewußt hat. Dafür legt auch beredtes Zeugniß ab die von Jahr zu Jahr in nicht gewöhnlichem Maße gestiegene Frequenz des Polytechnicums und die im Laufe der Zeit nothwendig gewordene erhebliche Erweiterung der ursprünglich für die Unterbringung der Anstalt errichteten Baulichkeiten.

„Mit gerechtem Stolz und ungetheilter Befriedigung kann daher das baltische Polytechnicum am heutigen Tage auf die Resultate seiner 25jährigen Thätigkeit zurückblicken. Mit gerechtem Stolz muß es aber auch uns Alle erfüllen, die wir uns Glieder eines engeren gemeinsamen Heimathlandes nennen, daß es Balten waren, welche die Initiative zur Errichtung dieser Lehranstalt gaben, daß die Corporationen und Stände der baltischen Provinzen es waren, welche in opferfreudiger Weise die Gründung derselben ermöglichten und ihre materielle Stellung sicherten. Die Saat, welche edelgesinnte und hochpatriotische Männer im Jahre 1857 austreuten, als sie zuerst den Gedanken der Gründung einer „technologischen und Handelschule“ in Riga anregten, ist auf fruchtbaren Boden gefallen und hat sich in dem jetzt dastehenden Prachtbau des baltischen Polytechnicums zu einem Baume entwickelt, wie ihn sich schöner und lebenskräftiger auch die Gründer selbst wohl kaum gedacht haben werden.

„Das Revaler Börsen-Comité hält es für seine gleich angenehme wie unabweisliche Pflicht, heute nicht unter der großen Zahl Derjenigen zu fehlen, welche dem Polytechnicum zu seinem Jubeltage ihre aufrichtigsten Glück- und Segenswünsche darbringen. Hat doch dieses Börsen-Comité, als Vertreter der Kaufmannschaft einer durch vielfache gemeinsame Geschicke mit Riga eng befreundeten Schwesterstadt, auch ein directes Interesse an dem ferneren Blühen und Gedeihen dieser Lehranstalt, an welcher neben den speciell technischen auch die Handelswissenschaften in erfolgreicher und ebenbürtiger Weise gelehrt werden und an welcher bereits viele tüchtige Geschäftsmänner ihre wissenschaftliche Ausbildung erhalten haben.

„Mag das baltische Polytechnicum, wie bisher so auch in Zukunft, stets der hohen Aufgabe gerecht werden können, welche ihm im Dienste der Wissenschaft zuertheilt worden ist, unsern Provinzen zur Zierde, dem ganzen Reiche zum Nutzen, kommenden Geschlechtern auch ein beredtes Wahrzeichen dafür, was thatkräftiger Gemeinssinn, gepaart mit echter Humanität und Aufklärung, zu leisten im Stande ist!“



Von dem Verwaltungsrath des Polytechnicums lief darauf am 9. October 1887 Nr. 99 folgendes an das Börsen-Comité gerichtete Dankeschreiben ein:

„Für die warme, reich ausgestattete Glückwunschadresse zum 25jährigen Jubiläum des Polytechnicums sprechen Verwaltungsrath und Direction des Polytechnicums dem Revaler Börsen-Comité ihren herzlichsten Dank aus.

„Die Revaler Kaufmannschaft hat, trotz der Ungunst der Verhältnisse eine treue Ausdauer in der moralischen und materiellen Unterstützung des Polytechnicums bewährt. Verwaltungsrath und Direction knüpfen demnach an ihren Dank den Wunsch, daß die Revaler Kaufmannschaft auch in Zukunft dem Polytechnicum, dieser patriotischen Schöpfung baltischen Gemeinns, ihre Sympathie erhalten möge.“

---

## N. Anhang.

### 1. Memoire des Börsen-Comités an den Ehtländischen Cameralhof über den Niedergang des Handels.

Der Herr Dirigirende des Ehtländischen Cameralhofs richtete am 18. März 1887 Nr. 1488 folgendes Schreiben an das Börsen-Comité:

„Das Departement für Handel und Manufacturen hat mich gebeten, ihm behufs Vortrages beim Herrn Verweser des Finanzministeriums die Ursachen zu erklären, welche im verflossenen Jahre 1886 im Gouvernement Ehtland die sehr bedeutende Verminderung der Einnahmen für das Recht des Handels und Gewerbebetriebes bewirkt haben, und diejenigen Maßnahmen zu erwägen, welche zu einer Erhöhung dieser Einnahme führen könnten.

„In Folge dessen beehre ich mich, das Nevaler Börsen-Comité zu ersuchen, mir möglichst genau diejenigen örtlichen Ursachen auseinanderzusetzen, welche diese beträchtliche Verminderung der Kronseinnahme bewirkt haben, unter Hinzufügung derjenigen Erwägungen des Comité's, welche wieder zu einer Erhöhung dieser Einnahme führen könnten.“

Das Börsen-Comité antwortet hierauf dem Cameralhof Folgendes:

„Mittelsst Schreibens vom 18. März a. e., sub Nr. 1488, haben Ew. Excellenz auf Veranlassung des Departements für Handel und Manufacturen sich an das Nevaler Börsen-Comité mit der Aufforderung gewandt, diejenigen Gründe auseinanderzusetzen, welche im verflossenen Jahre 1886 eine sehr beträchtliche Verminderung der Einnahmen aus der Steuer für das Recht des Handels und Gewerbebetriebes im Gouvernement Ehtland veranlaßt haben, und diejenigen Mittel namhaft zu machen, welche nach Ansicht des Börsen-Comité's dazu angethan erscheinen, wieder eine Erhöhung der Einnahmen aus dieser Steuer zu bewirken. Wenn es auch freilich dem Börsen-Comité nicht bekannt ist, wie hoch der Ausfall der qu. Einnahmen speciell im Jahre 1886 im Verhältniß zu den vorhergehenden Jahren gewesen ist und wie viel von diesem Ausfall speciell auf die Stadt Neval, wie viel auf das übrige Gouvernement entfällt, so glaubt das Comité doch, daß dasjenige, was es in Folgendem über den Rückgang speciell des Nevaler Handels zu sagen gedenkt, auch als maßgebend für die Verminderung der Handelseinnahmen im ganzen Gouvernement Ehtland anzusehen sein wird, da jedenfalls der weitaus größte Procentsatz dieser Einnahmen von den Handels- und Gewerbetreibenden der Stadt Neval entrichtet wird.

„Der systematische Rückgang des Nevaler Handels seit den letzten Jahren ist leider eine traurige Thatsache, die sich bereits in allen Schichten der örtlichen Bevölkerung auf das Empfindlichste fühlbar macht. Wie sehr der Handel Nevals in den letzten Jahren

zurückgegangen ist, beweisen am deutlichsten folgende Zahlen. Der Handelsumsatz Revals (d. h. der Export und Import zusammen) betrug im Jahre

1880	. . . .	131,410,074 Rbl.,
1881	. . . .	107,664,821 "
1882	. . . .	102,837,732 "
1883	. . . .	103,641,708 "
1884	. . . .	88,943,933 "
1885	. . . .	71,760,169 "
1886	. . . .	58,439,488 "

„Im Verlaufe von nur 7 Jahren ist demnach der Handel Revals um mehr als 50° o oder um mehr als die Hälfte seines früheren Umfanges zurückgegangen, und zwar in ziemlich gleichen Procentsätzen, sowohl beim Export, als auch beim Import. Die Ursachen für diesen gleich traurigen wie auffallenden Rückgang sind sowohl allgemeiner Natur gewesen, unter denen nicht nur der Handel Revals, sondern auch derjenige ganz Rußlands zu leiden gehabt hat, hauptsächlich aber auch partieller Natur, d. h. derartige gewesen, welche speciell nur auf unseren Hafen eine schädliche Wirkung ausgeübt haben und noch gegenwärtig ausüben. Zu den ersteren sind in Bezug auf den Export vor allen Dingen die von Jahr zu Jahr wachsende Concurrenz zu zählen, welche der russische Getreideexport von Seiten Nordamerikas und Indiens auf dem internationalen Getreidemarkte zu bestehen hat, die allgemeine Entwerthung des russischen Getreides im Verhältniß zu dem amerikanischen, die öfteren Mißernten in Rußland, die Einführung resp. Erhöhung der Kornzölle in Deutschland und seit jüngster Zeit auch in Frankreich etc.; in Bezug auf den Import wäre hierher zu rechnen die seit mehreren Jahren seitens des Staates betriebene consequente Schutzollpolitik, durch welche natürlich der ausländische Import sich nicht unbedeutend verringert, die in Folge verschiedener mißlicher wirthschaftlicher Zustände verminderte Kaufkraft des Volkes und endlich der überaus niedrige Stand unseres Coursets, welcher die ausländischen Producte erheblich vertheuert. Sich über diese Ursachen an dieser Stelle weiter auszulassen, dürfte für das Börsen-Comité keine Veranlassung vorliegen.

„Wohl dürfte es aber hier am Plage sein, auf diejenigen Gründe näher einzugehen, welche, abgesehen von den obigen, noch besonders auf den Revaler Handel eine schädliche Wirkung ausüben und ihn schließlich zu dem so betrübenenden Resultat des vorigen Jahres 1886 herabgedrückt haben. Dieser Rückgang ist in erster Linie, sowohl was den Export als auch den Import betrifft, hauptsächlich auf die ungünstigen und ungerechten Eisenbahntarifverhältnisse, mit denen Reval leider schon seit Jahren rechnen muß, zurückzuführen. Mit Eröffnung der Baltischen Bahn im Jahre 1870 fing der Revaler Handel an, sich in erfreulichem Maße zu entwickeln und würde solches auch entschieden weiter fortgedauert haben, wenn nicht durch den hauptsächlich von der Libau-Königsberg Bahn begonnenen Tariffkampf die Waaren künstlich von Reval abgelenkt worden wären. In Bezug auf den Import wenigstens, gelang es endlich, diesem Zustande dadurch ein Ende zu machen, daß für den Verkehr nach dem Centrum der russischen Industrie — Moskau — von sämtlichen Hafenstädten der Ostsee gleiche Importtarife vereinbart wurden und dadurch einem weiteren Unterbieten in den Bahntarifen ein Niegel vorgeschoben



wurde. Seit Anfang des Jahres 1885 ist dem Revaler Handel jedoch eine neue mächtige Concurrenz durch die Eröffnung des Petersburger Seecanals und durch die Ermäßigung der Tarife von diesem Canal nach Moskau erwachsen. Durch diese letztere vom Ministerium angeordnete Ermäßigung ist es dazu gekommen, daß der ganze ohnehin schon unbedeutende Sommerimport über Reval fast vollständig aufgehört hat, da nunmehr fast alle Import-Güter über Petersburg gehen. Für den Winterimport, der naturgemäß über Reval als der kürzesten Route seinen Weg nehmen mußte, bleiben jedoch die gleichen Tarife für Reval, wie für die übrigen Ostseehäfen bestehen, obgleich Reval nur um 276 Werst weiter als der Putilowhafen von Moskau entfernt ist, Libau aber 347 Werst und Königsberg sogar, das dieselben Tarife wie Libau und Reval genießt, 524 Werst weiter als Reval von Moskau entfernt ist. Die Eröffnung des Putilow-Hafens und die Ermäßigung der Importtarife auf der Nicolaibahn hätten jedoch für den Revaler Import nicht so nachtheilige Folgen gehabt, wie sie sich jetzt leider schon gezeigt haben, wenn zu gleicher Zeit auch die vom Ministerium ebenfalls vorgeschriebene Regulirung der eben geschilderten anormalen Tarife der übrigen Ostseehäfen je nach der Höhe der Werstzahl, in der Praxis durchgeführt worden wäre. Dann hätte wenigstens der Revaler Winterimport bedeutend wachsen müssen, da die Revaler Route, als die kürzeste nach Moskau während der Eisperre in Petersburg, auch die billigsten Tarife gehabt hätte, und so wären dann wenigstens die Verluste der Sommerperiode durch die Belebung des Handels im Winter ausgeglichen worden. Leider ist aber diese Angelegenheit noch immer nicht geregelt, gegenwärtig sogar bis auf unbestimmte Zeit vertagt worden, so daß sich der Revaler Import nach wie vor in der gedrücktesten Lage befindet.

„Daselbe, was von den Importtarifen gesagt ist, muß leider auch von den Exporttarifen wiederholt werden. Auch hier kommen dieselben Anomalien vor. Namentlich sind die Getreidespecialtarife für Reval derart ungünstig zusammengestellt, daß es von Jahr zu Jahr immer schwerer und unvortheilhafter wird, Getreide selbst aus den Rayons, welche zum natürlichen Hinterlande des Revaler Hafens gehören, über Reval zu exportiren. Einige Beispiele mögen diese Behauptung illustriren. Alle Bahnen östlich von den Schnittpunkten Rjasch und Koslow, d. h. die Rjasch-Morschansk, Morschansk-Syraner und Drenburger Bahn, die Tambow-Saratow und Tambow-Koslower Bahn, — alles Bahnen, welche äußerst getreidereiche Gegenden durchschneiden — sind an Reval 281 Werst näher als an Libau gelegen. Trotzdem waren 1886 die Getreidetarife von den meisten dieser Bahnen nach Libau und Reval gleich hoch, bei einigen Bahnen existirte freilich ein kleiner Unterschied zu Gunsten Revals, der jedoch in durchaus keinem Verhältniß stand zu dem großen Unterschied in der Werstzahl. Die Stationen der Rjasan-Koslower Bahn sind 281—497 Werst weiter von Libau als von Reval entfernt, trotzdem betrug der Unterschied zu Gunsten Revals in den Getreidespecialtarifen 1886 nur bis 2 Rbl. 26 Kop. pro Waggon. Von den Stationen der Orjasi-Barizynner Bahn ist Libau 46 Werst weiter gelegen als Reval und doch existirte im vorigen Jahre von dort nach Libau ein Specialtarif für Weizen, der sich um etwa 30 Rbl. pro Waggon billiger stellte als der Revaler Tarif. Fast ganz das Nämliche gilt von der Koslow-Woronesch-Kostower, von der Moskau-Rjasaner Bahn, deren Stationen 346 Werst, und von der Rjasch-Wjasmaer Bahn, deren Stationen bis

197 Werst näher an Reval als an Libau liegen. Es ist klar, daß unter derartigen Verhältnissen ein großer Theil des Getreides, das eigentlich über Reval oder Petersburg hätte exportirt werden müssen, nach Libau abgelenkt wurde. Bereits zu Anfang des vorigen Jahres kam das Börsen-Comité in einer längeren durch Zahlen genau motivirten Eingabe bei dem Eisenbahneonseil um Abschaffung dieser im höchsten Grade ungerechten Anomalien in den Bahntarifen und um eine allseitige Regulirung derselben ein. Leider ist jedoch den Wünschen des Börsen-Comités in der Folge nicht Gehör geschenkt worden, wie aus den für die Tariffaison 1886/1887 aufgestellten Specialtarifen für Reval und Libau ersichtlich ist. Ja seit dem 15. Februar 1887 haben sich die Verhältnisse noch mehr zu Ungunsten Revals gestaltet, da seit diesem Datum plötzlich von den Bahnen der I. Gruppe und der Tambow-Saratower Bahn, um der wachsenden Concurrenz der Südhäfen zu steuern, bedeutende Tarifiermächtigungen für die Häfen Riga und Libau gewährt worden sind, während die Bahnen der II. Gruppe, auf welche der Export Revals angewiesen ist, solche Ermäßigungen nicht bewilligen zu können glaubten. Hierdurch wird es augenblicklich den Libauer Kaufleuten möglich gemacht, das Getreide bedeutend billiger ins Ausland zu verkaufen, wie solches in Reval möglich ist. Auch gegen diese willkürlichen Tarifiermächtigungen hat das Börsen-Comité sowohl beim Herrn Minister der Communication als auch beim Herrn Finanzminister Protest eingelegt. Außer für Getreide existirten bis vor einigen Jahren auch noch für verschiedene andere Exportartikel ermäßigte Specialtarife für den Revaler Hafen. Diese Specialtarife sind aber bereits vor längerer Zeit von der Verwaltung der Nikolaibahn gekündigt worden, während sie für Libau und Riga noch heute bestehen. Die Folge davon war natürlich, daß sich auch der Export dieser Artikel in den letzten Jahren über Reval bedeutend verringert hat, wie sich aus den vom Börsen-Comité alljährlich veröffentlichen statistischen Uebersichten über den Revaler Handel nachweisen läßt.

„Ein weiterer Hemmschuh für eine gedeihliche Entwicklung des Revaler Handels ist in den ungünstigen hiesigen Platzverhältnissen für eine prompte Expedition und billige Lagerung sowohl der Import- als auch der Exportwaaren zu suchen. Es herrscht in Reval ein empfindlicher Mangel an geeigneten öffentlichen Lagerplätzen und Speichern in der Nähe des Hafens und der Schienengeleise der Bahn. Um diesem Mangel abzuhelfen, bemüht sich das Börsen-Comité jetzt schon seit 2 1/2 Jahren bei dem Ministerium darum, daß ihm der große, bis jetzt vollständig unbenutzte, auf der Südseite des neuen Bassins befindliche Platz zum Bau von Speichern daselbst und zur Errichtung von Lagerplätzen zc., überhaupt zur Exploitation für Handelszwecke überlassen werde. Leider haben die Bemühungen des Börsen-Comités bis jetzt noch keinen Erfolg gehabt. Und doch eignet sich jener Platz gerade vorzüglich zu den angegebenen Zwecken und könnten durch eine Exploitation desselben durch das Börsen-Comité dem hiesigen Handel bedeutende Erleichterungen geschaffen werden. Jetzt liegt der Platz brach und unbenutzt da und in Folge dessen kann auch das neue Bassin selbst, das von der hohen Krone in freigebiger Weise mit nicht unbedeutenden Geldmitteln erbaut worden ist, seinem Zwecke nicht dienstbar gemacht werden und dem Handel keinen Nutzen bringen. — Wenn hier von den Schwierigkeiten in der Expedition der Waaren die Rede ist, so können endlich auch die vielen zeitraubenden Formalitäten und erschwerehenden Bestimmungen, welche den Kaufleuten vom Zollamt bei



dem Import von Waaren auferlegt werden, nicht unberücksichtigt gelassen werden. Sie bilden ein wesentliches Moment der Verschleppung und Vertheuerung bei der Expedition der Waaren und sind zu wiederholten Malen Gegenstand von Eingaben des Börsen-Comités bei den resp. Regierungsinstitutionen gewesen.

„Daß unter den geschilderten mißlichen Umständen der Handel Revals von Jahr zu Jahr einen neuen Rückschritt aufzuweisen gehabt hat, kann nicht Wunder nehmen. Der Character des heutigen Handels und die auf allen Gebieten desselben herrschende außerordentliche Concurrenz bringen es mit sich, daß oft ein jeder Kopfen, um welchen eine Waare billiger den einen als den anderen Weg vom Orte der Production bis zum Orte der Consumtion zurücklegt, daß jeder Tag, um welchen dieser Weg verkürzt werden kann, bereits genügen, um die Waare den alten Weg verlassen und einen neuen gehen zu lassen. Das hat auch Reval in hervorragendem Maße zu fühlen gehabt. Wo aber der Handel nicht blüht, da werden auch Gewerbe und Industrie nicht zu erstarken vermögen. Es ist deshalb nur nach dem Obengesagten eine consequente Folge, daß auch dann die aus der Handels- und Gewerbesteuer erzielten Einnahmen der Krone unter derartig ungünstiger Sachlage sich verringern müssen.

„Was nun diejenigen Maßnahmen betrifft, welche augenblicklich geeignet erscheinen, speciell den Handel Revals wieder zu beleben und damit auch die Einnahme aus den Handelssteuern zu erhöhen, so ergibt sich eigentlich die Antwort aus Obigem von selbst. Es ist dies: eine gerechte, den Verhältnissen der Werstenzahl entsprechende Regelung der für Reval gültigen Export- und Importtarife von Seiten des Staates; Uebergabe des an die Südseite des neuen Bassins grenzenden freien Platzes an das Börsen-Comité zur Exploitation für Handelszwecke; Beseitigung der vielen erschwierenden, bei dem Import von Waaren zu beobachtenden Zollformalitäten.“

## 2. Vergleichende Zusammenstellung einiger für Reval und Libau gültigen Eisenbahntarife für die Tariffaison 1885/86.

### a. Die Strecke Koslow-Saratow.

Alle Güter von den Stationen der Tambow-Saratower und Tambow-Koslower Bahn, müssen um nach Reval oder Libau zu gelangen die Station Koslow passiren, wo sie entweder der Koslow-Woronesh-Kostower oder Rjasan-Koslower Bahn übergeben werden, und deshalb läßt sich auch sagen, daß der Unterschied in der Entfernung der Station Koslow von Reval resp. Libau identisch ist mit dem Unterschiede in der Entfernung aller hinter Koslow liegenden Stationen der Tambow-Koslower und Tambow-Saratower Bahn von Reval resp. Libau.

Bei Summirung aller von den Gütern auf dieser Strecke nach Reval resp. Libau zu durchlaufenden Entfernungen, ergibt sich, daß von der Station Koslow

bis nach Reval

1304 Werst

bis nach Libau

1585 Werst zurückzulegen sind,



d. h. mit anderen Worten daß Koslow 281 Werst näher an Neval als an Libau gelegen ist, was also auch für alle hinter Koslow liegenden Stationen gilt.

Wenden wir jetzt unsere Aufmerksamkeit den Getreidespecialtarifen zu, so finden wir für die Tariffaison vom 1. September 1885 bis 31. August 1886 den Waggontarif der Tambow=Saratower und Tambow=Koslower Bahn in der Sammlung der directen Tarife der Bahnen der II. Gruppe wie folgt verzeichnet:

Waggontarif für Getreidesendungen von 610 Pud				
von:	nach Neval		nach Libau	
	Rbl.	Kop.		
Saratow . . . . .	212	60	Derselbe Tarif wie für Neval.	
Atkars . . . . .	210	60		
Saltikowka . . . . .	209	20		
Mitschischewo . . . . .	206	20		
Umjet . . . . .	203	80		
Kirjanow . . . . .	202	—		
Krasnoslobodsk . . . . .	200	20		
Pomobis . . . . .	198	60		
Naßkasowo . . . . .	198	—		
Tambow (Kosl.) . . . . .	198	—		
Dmitriewka . . . . .	196	07		
Koslow . . . . .	—	—		

so daß also in den Tarifen, obgleich alle Stationen 281 Werst näher zu Neval als zu Libau gelegen sind, gar kein Unterschied gemacht wird. Der Tarif für Delsamen ist nach Neval ebenfalls nicht niedriger als nach Libau.

Um diese anormale Erscheinung zu erklären, ist es erforderlich näher die Tariffsätze der einzelnen hier in Betracht kommenden Bahnen zu analysiren. So rechnet:

1) Die Tambow=Saratower Bahn, — 359 Werst lang

Von	nach Neval		nach Libau		nach Libau weniger	
	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
Saratow . . . . .	48	80	46	90	1	90
Atkars . . . . .	45	57	43	75	1	82
Lopuchowo . . . . .	41	30	40	06	1	24
Kefaterinowka . . . . .	37	09	36	35	—	74
Saltikowka . . . . .	33	92	33	59	—	33
Mitschischewo . . . . .	30	50	30	50	—	—
Tamala . . . . .	30	50	29	52	—	48

von den übrigen Stationen die gleichen Sätze für Neval und Libau, so daß also von einigen Stationen dieser Bahn eine kleine Ermäßigung zu Gunsten Libaus gemacht wird.

2) Die Tambow-Koslower Bahn, 74 Werst lang rechnet für sich pro Waggon sowohl nach Libau als nach Reval den gleichen Satz von 15 Rbl. 07 Kop., macht also keine Concession zu Gunsten Libaus.

3) Die Rjasan-Koslower Bahn, 203 Werst lang, rechnet für die ihr von der Tambow-Saratower Linie übergebenen Getreidesendungen pro Waggon in der Richtung nach Reval (203 Werst) und nach Libau (89 Werst)

24 Rbl. 25 Kop. — 33 Rbl. 07 Kop.

18 Rbl. 10 Kop.

d. h.

d. h.

11,0 Kop. — 16,2 Kop. pro Werst

20,3 Kop. pro Werst,

welche Mehrzahlung für die Libauer Richtung auch gerechtfertigt erscheint, wenn man berücksichtigt, daß die nach Reval gehenden Güter die ganze Strecke von 203 Werst, während die für Libau bestimmten Güter nur 89 Werst auf dieser Bahn durchlaufen.

4) Die Moskau-Rjasauer Bahn, 193 Werst lang, rechnet für sich pro Waggon von der Tambow-Saratower Bahn nach Reval 23 Rbl. 07 Kop. — 31 Rbl. 48 Kop. d. h. circa 12,0 Kop. — 16,3 Kop. pro Werst.

5) Die Nikolaibahn, bis Tosno 554 Werst, rechnet für sich pro Waggon von der Tambow-Saratower Bahn nach Reval 62 Rbl. 57 Kop. — 72 Rbl. 18 Kop. oder 11,3 Kop. — 13,0 Kop. pro Werst.

6) Die Baltische Bahn endlich, 344 Werst, berechnet pro Waggon von der Tambow-Saratower Linie 38 Rbl. 54 Kop. — 40 Rbl. 20 Kop. d. h. 11,3 Kop. — 11,7 Kop. pro Werst.

Die Rjasch-Bjasmaer Bahn, 468 Werst, berechnet pro Waggon von der Tambow-Saratower Linie nach Libau 47 Rbl. 45 Kop. — 49 Rbl. 81 Kop. oder 10 Kop. — 10,7 Kop. pro Werst.

Die Moskau-Brester Bahn, 475 Werst, berechnet 48 Rbl. 31 Kop. — 51 Rbl. 21 Kop. oder 10 Kop. — 10,8 Kop. pro Werst.

Die Libau-Komnyer Bahn, 543 Werst, berechnet 55 Rbl. 21 Kop. — 58 Rbl. 41 Kop. oder 10 Kop. — 10,8 Kop. pro Werst.

Mit anderen Worten: es berechnen:

Die Moskau-Rjasaner Bahn — 193 Werst	} bei der Beförderung nach Reval pro Waggon	
" Nicolai " 554 "		} 124 R. 48 K. — 143 R. 86 K. für 1091 Werst,
" Baltische " 344 "		
" Rjasch-Bjasmaer " 468 "	} bei der Beförderung nach Libau pro Waggon	
" Moskau-Brester " 475 "		} 150 R. 59 K. — 159 R. 43 K. für 1468 Werst,
" Libauer-Komnyer " 543 "		

d. h. in der Richtung nach Reval werden Sätze von 11 $\frac{1}{2}$  Kop. — 16 $\frac{1}{5}$  Kop. pro Werst zur Anwendung gebracht, für die Richtung nach Libau nur solche von 10 Kop. — 10,8 Kop. pro Werst, wodurch auch die Thatsache erklärlich wird, daß die Special-Tarife für beide Richtungen dieselben sind.

**b. Die Strecke Njäschk-Orenburg,** bestehend aus der:

Njäschk-Morschansker Bahn  
 Morschansk-Syrtaner     "  
 Orenburger                 "

Alle von diesen Bahnen kommenden Güter müssen, um nach Neval oder Libau zu gelangen, die Station Njäschk passieren. Bei Ausmessung der einzelnen zu durchlaufenden Strecken ergibt sich, daß die Station Njäschk entfernt ist, von Neval 1205 Werst, von Libau 1486 Werst, also ebenfalls 281 Werst näher an Neval als an Libau gelegen ist, was natürlich auch für die Stationen hinter Njäschk gilt.

1) Die Orenburger Bahn. Der Getreidespecialtarif in der Tariffaison 1885 86 betrug pro Waggon von 610 Pud:

Von den Stationen	nach Neval		nach Libau		nach Libau 1884/85		
	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.	
Orenburg . . . .	277	76	284	46	302	92	Der Tarif von der Orenburger Bahn war also nach Neval um 6 Rbl. 70 Kop. billiger als nach Libau. Zu bemerken ist hier noch, daß in der Tariffaison 1885 86 der Tarif für Libau um 12 Rbl. 46 Kop. — 18 Rbl. 46 Kop. billiger geworden ist als in der vorigen Tariffaison.
Kargala . . . .	274	59	281	29	299	75	
Syrt . . . . .	270	93	277	63	296	09	
Berewolozkaja . .	267	39	274	09	292	55	
Platowka . . . .	264	22	270	92	289	38	
Nowo-Sergiewka . .	260	99	267	69	286	15	
Gamabejewka . . .	257	32	264	03	282	49	
Sjorotischinskaja .	255	37	262	07	280	53	
Tokkaja . . . . .	253	54	260	24	278	70	
Pogromnoje . . . .	251	10	257	80	276	26	
Busuluk . . . . .	247	38	254	08	272	54	
Koltubanka . . . .	243	17	249	87	268	33	
Borskaja . . . . .	239	09	245	79	264	25	
Maritschewka . . .	236	22	242	92	261	38	
Bagamnoje . . . . .	234	51	241	21	259	67	
Gratschewka . . . .	231	83	238	53	256	99	
Trostjanka . . . .	229	63	236	33	254	79	
Tscharikowskaja . .	227	37	234	07	252	53	
Smiljajewka . . . .	223	35	230	05	248	51	
Samara . . . . .	219	76	226	46	244	91	
Krjasch . . . . .	219	76	226	46	243	93	
Linjägi . . . . .	219	75	226	45	243	43	
Tomilowka . . . . .	219	75	226	45	242	26	
Besentschuf . . . .	219	75	226	45	240	98	
Myljnaja . . . . .	219	75	226	45	239	63	
Obošcharowka . . .	219	50	226	20	238	54	



## 2) Die Morschansk-Sysraner Bahn. Hier betrug der Getreidespecialtarif:

von den Stationen	nach Reval		nach Libau		nach Libau 1884 85	
	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.
Batrafi . . . .	218	95	220	95	237	01
Sysran . . . .	217	75	219	75	235	80
Kepjewka . . . .	215	95	217	95	231	88
Nowspasskoje . . . .	214	06	216	06	227	63
Praskowino . . . .	212	27	214	27	223	63

u. s. w. von allen Stationen in der Richtung nach Reval 2 Rbl. weniger als nach Libau, wobei für letzteren Ort in der Tariffaison 1885/86 auch wieder erhebliche Ermäßigungen im Verhältniß zu 1884 85 zugestanden sind.

3) Von der Rjasch-Morschansker Bahn war der Getreidespecialtarif pro 1885 86 ebenfalls um 2 Rbl. niedriger nach Reval, als nach Libau.

Wenn wir näher auf die einzelnen Antheile eingehen, welche auf die verschiedenen Bahnen von diesen Specialtarifen entfallen, so finden wir, daß die Drenburger Bahn, und ebenfalls auch die Morschansk-Sysraner und Rjasch-Morschansker keine Unterschiede in den von ihnen erhobenen Sätzen bei der Beförderung des Getreides nach Reval oder Libau machen, anders verhält es sich freilich mit den von Rjasch weitergehenden Bahnen.

So erheben in der Richtung nach Reval:

Die Rjasan-Koslower Bahn — 114 Werst lang,

für Getreide von der Drenburger 13 Rbl. 28 Kop. — 15 Rbl. 31 Kop. pro Waggon oder 11,6 — 13,4 Kop. pro Werst

" " " " Morschansk-Sysraner Bahn 15 Rbl. 70 Kop. — 20 Rbl. 57 Kop. pro Waggon oder 13,7 — 18 Kop. pro Werst

" " " " Rjasch-Morschansker Bahn 23 Rbl. 18 Kop. pro Waggon oder 20,3 Kop. pro Werst;

Die Moskau-Rjasaner Bahn — 193 Werst lang,

für Getreide von der Drenburger Bahn 22 Rbl. 48 Kop. — 25 Rbl. 93 pro Waggon oder 11,6 — 13,4 Kop. pro Werst

" " " " Morschansk-Sysraner Bahn 26 Rbl. 60 Kop. — 34 Rbl. 83 Kop. pro Waggon oder 13,7 — 18 Kop. pro Werst

" " " " Rjasch-Morschansker Bahn 39 Rbl. 22 Kop. pro Waggon oder 20,3 Kop. pro Werst;

Die Nicolai Bahn bis Tosno — 554 Werst lang,

für Getreide von der Drenburger Bahn 56 Rbl. 22 Kop. pro Waggon oder 10,1 Kop. pro Werst

" " " " Morschansk-Sysraner Bahn 56 Rbl. 32 Kop. — 67 Rbl. 71 Kop. pro Waggon oder 10,1 — 12,2 Kop. pro Werst.

" " " " Rjasch-Morschansker Bahn 67 Rbl. 71 Kop. pro Waggon oder 12,2 Kop. pro Werst;

Die Baltische Bahn endlich — 344 Werst lang,  
für Getreide von der Drenburger Bahn 34 Rbl. 97 Kop. pro Waggon oder 10,1 Kop.  
pro Werst  
" " " " Morschaner Sjsraner Bahn denselben Satz.  
" " " " Njäsht-Morschansker Bahn 42 Rbl. 09 Kop. pro Waggon oder  
12,2 Kop. pro Werst.

---

In der Richtung nach Libau dagegen erheben:

Die Njäsht-Wjasmaer Bahn — 468 Werst lang,  
für Getreide von der Drenburger Bahn 46 Rbl. 97 Kop. pro Waggon oder 10 Kop.  
pro Werst  
" " " " Morschansk-Sjsraner Bahn 46 Rbl. 97 Kop. — 51 Rbl. 13 Kop.  
pro Waggon oder 10 — 10,9 Kop. pro Werst  
" " " " Njäsht-Morschansker Bahn 53 Rbl. 57 Kop. pro Waggon oder  
11,4 Kop. pro Werst;

Die Moskau-Brester Bahn — 475 Werst lang,  
für Getreide von der Drenburger Bahn 48 Rbl. 31 Kop. pro Waggon oder 10,1 Kop.  
pro Werst  
" " " " Morschansk-Sjsraner Bahn 48 Rbl. 39 Kop. — 58 Rbl. 46 Kop.  
pro Waggon oder 10,1 — 12,3 Kop. pro Werst  
" " " " Njäsht-Morschansker Bahn 58 Rbl. 46 Kop. pro Waggon oder  
12,3 Kop. pro Werst;

Die Libau-Komnjer Bahn endlich — 543 Werst,  
für Getreide von der Drenburger Bahn 55 Rbl. 21 Kop. pro Waggon oder 10,1 Kop.  
pro Werst.  
" " " " Morschansk-Sjsraner Bahn 55 Rbl. 21 Kop. 55 Rbl. 33 Kop.  
pro Waggon oder 10,1 Kop. pro Werst,  
" " " " Njäsht-Morschansker Bahn 59 Rbl. 69 Kop. pro Waggon oder  
11 Kop. pro Werst.

Aus obiger Zusammenstellung ist also ersichtlich, daß die nach Reval führenden Bahnen, (die Njäsan-Koslower, die Moskau-Njäsaner, die Nicolai- und die Baltische Bahn) für Getreide von der Strecke Njäsht-Drenburg die erheblich höheren Sätze von 10,2 Kop. — 20,3 Kop. pro Waggon und Werst berechnen, als die nach Libau führenden (die Njäsht-Wjasmaer, die Moskau-Brester und die Libau-Komnjer Bahn) welche nur 10 Kop. — 12,2 Kop. pro Waggon und Werst berechnen. Solches gilt nicht nur für die Getreidetarife sondern durchschnittlich auch für alle anderen Specialtarife dieser Bahnen, wodurch selbstverständlich die Güter nach Libau abgelenkt werden.

---

### 3. Die Njäsan-Koslower Bahn.

Die Güter von der Njäsan-Koslower Bahn durchlaufen bei ihrer Beförderung nach Reval die Station Njäsan und bei ihrer Beförderung nach Libau die Station Njäsht (der Njäs.-Kosl. Bahn). Von Njäsan bis Reval sind 1097 Werst, von Njäsht bis Reval 1205 und von Njäsht bis Libau 1486 Werst; von der Station Njäsht bis Koslow sind 89 Werst und bis Njäsan 108 Werst, so daß Reval von allen Stationen der Njäsan-Koslower Bahn 281—497 Werst näher als Libau gelegen ist.

Die Getreidespecialtarife 1885 86 sind folgende:

von den Stationen	nach Reval		nach Libau		Entfernung von	
	Rbl.	Rop.	Rbl.	Rop.	Libau	Reval
Koslow . . . . .	194	79	195	79	1294	1575
Chobotowo . . . .	191	92	193	92	1273	1555
Bogojawlensk . . .	188	01	190	01	1254	1536
Manenburg . . . .	183	13	185	13	1230	1512
Njäsht . . . . .	178	07	175	01	1205	1486
Korablino . . . . .	173	01	171	53	1174	1511
Nikitino . . . . .	169	53	169	70	1163	1528
Chruschtschewo . .	167	70	169	28	1154	1527
Staroschilowo . . .	165	08	167	20	1141	1550
Sergiewo . . . . .	160	20	162	20	1117	1574
Njäsan . . . . .	—	—	165	59	1097	1594

4) Alle Güter von den Stationen der **Moskau-Njäsauer** Bahn durchlaufen sowohl bei ihrer Beförderung nach Reval als auch nach Libau die Station Moskau. Es beträgt nun die Entfernung

von Reval  
bis  
Moskau (Moskau Njäsauer Bahn)  
905 Werst

von Libau  
bis  
Moskau (Moskau-Njäsauer Bahn)  
1251 Werst

so daß also Reval von allen Stationen dieser Bahnen 346 Werst näher als Libau gelegen ist. Dagegen existirt in den Tarifen pro 1885 86 zu Gunsten Revals nur folgender geringfügige Unterschied:



von den Stationen:	nach Reval		nach Libau	
	Rbl.	Rop.	Rbl.	Rop.
Njäsan-Oka . . . . .	165	42	167	68
Njäsan . . . . .	163	92	166	18
Nyboje . . . . .	160	38	161	93
Diwowo . . . . .	159	72	161	44
Gorki . . . . .	155	97	157	69
Saraisk . . . . .	158	47	160	19
Lichowizi . . . . .	152	22	153	94
Kolonna . . . . .	147	72	149	44
Peski . . . . .	143	97	145	69
Jegorjewsk . . . . .	146	72	148	44
Woskresensk . . . . .	141	22	142	94
Faufowo . . . . .	135	97	137	69

5) Alle Güter von den Stationen der **Grjäs-Zarizjner** Bahn müssen sowohl bei ihrer Beförderung nach Libau als nach Reval die Station Grjäs durchlaufen. Es beträgt die Entfernung:

von Grjäs

nach Libau

1400 Werst

nach Reval

1354 Werst

so daß auch hier Reval 46 Werst näher gelegen ist als Libau.

Die Tarife pro 1885/86 sind folgende:

von den Stationen:	nach Reval für jegliches Getreide.		nach Libau für Getreide außer Weizen.		nach Libau für Weizen.	
	Rbl.	Rop.	Rbl.	Rop.	Rbl.	Rop.
Donskaja . . . . .	211	86	213	82	203	14
Kriwomusschtschinskaja	206	41	213	78	203	10
Karpowskaja . . . . .	206	41	209	72	199	04
Soljanaja Pristanj . . . .	206	41	208	92	198	24
Zarizjin . . . . .	206	41	207	97	197	29
Panfilowo . . . . .	206	41	207	97	195	44
Silonowo . . . . .	202	77	207	97	191	90
Astachowo . . . . .	200	—	207	87	188	87
Urjupino . . . . .	199	51	207	78	188	30
Alexikowo . . . . .	193	97	205	77	182	75
Borisoglebsk . . . . .	191	07	197	79	174	46

Besonders auffallend ist hier der ungewöhnlich niedrige Specialtarif für Weizen nach Libau und es liegt unwillkürlich die Annahme der Möglichkeit nahe, daß unter der Benennung „Weizen“ auch Roggen und anderes Getreide befördert worden ist, da nach den statistischen Nachweisungen Weizen nur in äußerst geringen Quantitäten nach Libau per Bahn angeführt wird.



# Cassen-Bericht

## des Revaler Börsen-Comités pro 1886.

	Rubel.	Kop.		Rubel.	Kop.	Rubel.	Kop.
Einnahmen.			Ausgaben.				
An Saldo vom Jahre 1885.....	9531	50	Per Gage den Lehrern der Handelsclasse, Bücher und diverse Ausgaben .....	1757	32		
" Subvention der Stadtverwaltung .....	7500	—	" Subvention dem balt. Polytechnicum.	100	—		
" Beiträgen der Kaufmannschaft.....	2008	60	" " der Baltischporter See- mannsschule .....	200	—		
" " zu den Eifungskosten .....	747	30	" " der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger .....	100	—		
" Zinsen .....	484	50	" Miethe für die Canzlei des Börsen- Comités .....	600	—		
			" Gage dem Börsensecretär .....	2000	—		
			" Honorar dem Jurisconsult .....	100	—		
			" Gage und Gratification den Dienern	190	—		
			" Unterhalt des statistischen Büreaus...	1811	17		
			" Gratification dem Hafencapitän und Hafenaufseher .....	150	—		
			" Anfertigung der Exportlisten .....	50	—		
			" Translate, Abschriften zc. ....	226	90		
			" Inserate, div. Unkosten, Depeschen...	1207	11		
			" Druck des Handelsberichts pro 1885	550	—		
			" Coursberichte .....	300	—		
			" Canzleiansgaben .....	49	—		
			" Eifungskosten .....	1144	—		
			" Saldo zum Jahre 1887 .....			10535	50
						9736	40
	20271	90				20271	90



# Budget

## des Revaler Börsen-Comités pro 1887.

	Rubel.	Kop.		Rubel.	Kop.	Rubel.	Kop.
<b>Einnahmen.</b>			<b>Ausgaben.</b>				
An Saldo vom Jahre 1886 .....	9736	40	Per Unterhalt der Handelsclasse .....	1800	—		
" Subvention der Stadtverwaltung .....	6500	—	" Subvention dem balt. Polytechnicum.	100	—		
" Beiträgen der Kaufmannschaft .....	2000	—	" " der Baltischporter Seemannsschule .....	200	—		
" " zu den Eifungsarbeiten .....	1000	—	" " der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger .....	100	—		
" Extra-Einnahmen und Zinsen .....	600	—	" Gage dem Börsensecretär .....	2000	—		
			" Honorar dem Jurisconsult .....	100	—		
			" Miethe für die Canzellei und Gage der Diener .....	800	—		
			" Canzelleiausgaben und Vorlagen .....	800	—		
			" Coursberichte .....	300	—		
			" statistische Arbeiten .....	2200	—		
			" Druck des Handelsberichts und anderer Vorlagen .....	900	—		
			" unvorhergesehene Ausgaben, Translate und extraordinäre Vorlagen .....	1300	—		
			" Eifungskosten .....	2500	—		
			" Saldo zum Jahre 1888.			13100 6736	— 40
	19836	40				19836	40

11

# Cassen-Bericht

## des Revaler Börsen-Comités pro 1887.

		Rubl.	Rop.			Rubl.	Rop.	Rubl.	Rop.
Einnahmen.				Ausgaben.					
An Saldo vom Jahre 1886 .....	9736	40		Per Unterhalt der Handelsclasse .....	1510	63			
" Subvention von der Stadtverwaltung .....	6500	—		" Subvention dem Rigaer Polytechnikum .....	100	—			
" Beiträgen der Kaufmannschaft .....	1851	80		" " der Baltischporter Seemannsschule .....	200	—			
" Zinsen .....	503	20		" " der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger .....	100	—			
				" Miete für das Canzleilocal und Gage der Diener .....	800	—			
				" Gage des Börsensecretärs .....	2000	—			
				" Honorar dem Jurisconsult .....	100	—			
				" Coursberichte .....	300	—			
				" Druckkosten des Handelsberichts pro 1886 und des Rechenschaftsberichts pro 1885 .....	747	—			
				" Anfertigung der Exportlisten .....	50	—			
				" Gratification dem Hafen-Capitän und Aufseher .....	175	—			
				" Translate Abschriften zc. ....	236	40			
				" statistische Arbeiten .....	1898	04			
				" Telephon-Abonnement .....	100	—			
				" Wächterlohn bei Baumwollenabfuhr ..	65	—			
				" Stempelmarken .....	114	—			
				" Eiskungskosten .....	100	—			
				" Canzleiausgaben, Druckkosten zc. ....	240	—			
				" Inserate, div. Ankünden, Depeschen zc.	662	33		9498	40
				Laut Generalversammlungsbeschluß als Specialfonds zum Bau von Speichern abgeführt .....				5000	—
				Per Saldo zum Jahre 1888 .....				4093	—
	18591	40						18591	40

# Budget

des Revaler Börsen-Comités pro 1888.

146